



Universidade de Brasília

ANDRÉ BARBOSA DE MATOS

**Plano Diretor Municipal de Valparaíso de Goiás:**

Ineficácia do Planejamento Urbano e ausência de gestão territorial

Brasília

2019

ANDRÉ BARBOSA DE MATOS

**Plano Diretor Municipal de Valparaíso de Goiás:**

Ineficácia do Planejamento Urbano e ausência de gestão territorial

Monografia como requisito para a obtenção do título de  
**Bacharel em Sociologia** – Departamento de Sociologia da  
Universidade de Brasília.

Professora Orientadora: Dr<sup>a</sup> Christiane Machado Coêlho

BRASÍLIA

2019

ANDRÉ BARBOSA DE MATOS

**Plano Diretor Municipal Valparaíso de Goiás:**

Instrumento de Planejamento Urbano e Gestão territorial

Monografia apresentada ao  
Departamento de Sociologia  
Universidade de Brasília como  
parte das exigências para a  
obtenção do título de Bacharel em  
Sociologia.

Brasília, 28 de junho de 2019.

BANCA  
EXAMINADORA

---

CHRISTIANE MACHADO COELHO – Orientadora  
Departamento de Sociologia  
Universidade de Brasília

---

MARIZA VELOSO MOTTA  
Departamento de Sociologia  
Universidade de Brasília

À minha mãe e ao meu pai.

## **AGRADECIMENTOS**

Meus agradecimentos serão sempre delas que me estimulam a crescer todos os dias, me ensinam coisas novas e me fazem ver tudo com uma perspectiva diferente. Aline e Letícia, o amor maternal que vocês têm por mim, é inexplicável. Estamos sempre juntos e permaneceremos assim. Obrigado por tudo.

Ao meu pai, que se estou aonde estou, se alcancei meus objetivos da vida até o momento, tenho que agradecer a ele também. Todos os dias que estou diante de uma situação difícil, penso o que você faria e como iria agir. Isso me motiva, pois nunca te vi desistir de nada nem deixar de enfrentar suas dificuldades.

A minha namorada Caroline Medeiros. São seis anos ao seu lado, e são seis anos em que você elevou meus parâmetros de felicidade. Obrigado por todas as risadas e momentos felizes que passamos juntos. Obrigado também pelo seu companheirismo em todos momentos difíceis que passei. Espero um dia retribuir tudo que já fez e ainda faz por mim e por minha família.

Gostaria de agradecer à todos os professores do departamento de Sociologia da UnB, pois, em todas as aulas, me ensinavam não apenas conteúdos, mas formas de enxergar a sociedade e principalmente, me muniram de ferramentas para ter conhecimento dos símbolos que influenciam nossas mentes. Aos professores que mais contribuíram nesse sentido, Ana Cristina Murta Collares, Eurico Antônio Gonzalez Cursino, Luís Augusto Sarmiento Cavalcanti de Gusmão, e a minha professora orientadora Christiane Machado Coêlho, devo aos senhores o meu eterno agradecimento.

## LISTA DE SIGLAS

ACT	- Acordo de Cooperação Técnica
AMAB	- Associação dos Municípios Adjacentes à Brasília
AMB	- Área Metropolitana de Brasília
CAIS	- Centro de Atendimento Integrado à Saúde
CF	- Constituição Federal
Codeplan	- Companhia de Planejamento do Distrito Federal
CORSAP	- Consórcio público de manejo de resíduos sólidos e das águas pluviais.
DEM	- Partido dos Democratas
DF	- Distrito Federal
EMBRAPA	- Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
GO	- Goiás
HUGO	- Hospital de Urgências Goiás
IBGE	- Instituto Brasileiro
IMB	- Instituto Mário Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos
IPPUR	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano
JK	- Juscelino Kubitchek
MCMV	- Minha Casa Minha Vida
MDB	- Partido Movimento Democrático Brasileiro
MP	- Medida Provisória
PD	- Plano Diretor
PMAD	- Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios
PODEMOS	- Partido Podemos
RIDE-DF	- Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.
RM	- Região Metropolitana
UFRJ	- Universidade Federal do Rio de Janeiro

## LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução populacional de Valparaíso de Goiás (1980-2010)-----	38
Gráfico 2: Saneamento básico Valparaíso de Goiás PMAD – 2017-----	40
Gráfico 3: Domicílios segundo a infraestrutura urbana PMAD – 2017-----	42
Gráfico 4: PIB per capita Valparaíso de Goiás / Média nacional (1999-2015)--	46
Gráfico 5: PIB per capita / atividade econômica-----	47
Tabela 1: População Estimada de Valparaíso de Goiás (1995-2018)-----	25
Tabela 2: Estabelecimentos de ensino e matrículas em Valparaíso de Goiás-	43
Tabela 3: Espaços culturais públicos em Valparaíso de Goiás-----	44
Tabela 4: Quantidade de Empregos por nível de instrução Valparaíso de Goiás- -----	44
Tabela 5: Estabelecimentos de Saúde em Valparaíso de Goiás-----	45
Tabela 6: População, segundo o tipo de violência – Valparaíso de Goiás-----	48
Tabela 7: Taxa de Homicídios Doloso Valparaíso de Goiás 2012 – 2017-----	49
Tabela 8: Pessoas que trabalham no município oriundos de outro município--	77

## LISTA DE IMAGENS E MAPAS

Imagem 1: Encarte divulgação imobiliária-----	91
Imagem 2: Crescimento da mancha urbana Valp. de Goiás (1984-2019) -----	37
Imagem 3: Anúncios condomínios para baixa e média renda-----	91
Imagem 4: Imagens de satélite Chácaras Anhanguera (2002-2019) -----	39
Imagem 5: Imagens de satélite condomínios Parque Clube (2002-2019)-----	39
Imagem 6: Foto voçoroca e entulhos em área ambiental-----	92
Imagem 7: Buracos em vias públicas Valparaíso de Goiás-----	92
Imagem 8: Alagamentos nas margens da BR-040-----	93
Imagem 9: Alagamento em vários pontos de Valparaíso de Goiás-----	93
Imagem 10: Pressão do Entorno na rede pública de saúde do DF-----	94
Imagem 11: Violência entorno de Brasília-----	94
Imagem 12: Faroeste caboclo. Violência no entorno-----	95
Imagem 13: Aluno mata coordenador em escola Entorno do DF-----	95
Imagem 14: Habitações em zonas de risco - Vila Guaíra-----	96
Imagem 15: Macrozoneamento Chácaras Anhanguera 2012– 2017-----	72
Imagem 16: Macrozonemaneto Chácaras Ypiranga 2012 – 2017-----	73
Imagem 17: Cidade Jardins 1995-----	96
Imagem 18: Cidade Jardins 1995 (2)-----	97
Mapa 1: Municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal – RIDE/DF-----	28
Mapa 2: Macrozoneamento Urbano Valparaíso de Goiás – 2012-----	67
Mapa 3: Macrozoneamento urbano Valparaíso de Goiás – 2017-----	68



## Sumário

AGRADECIMENTOS.....	5
LISTA DE SIGLAS .....	6
LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS .....	7
LISTA DE IMAGENS E MAPAS.....	8
RESUMO .....	10
INTRODUÇÃO .....	12
METODOLOGIA .....	17
CAPÍTULO 1 – FORMAÇÃO SÓCIO ESPACIAL DE VALPARAÍSO DE GOIÁS EM CONVERGÊNCIA COM A CONSTRUÇÃO DO DISTRITO FEDERAL. ....	18
1.1. Formação Territorial do Distrito Federal .....	18
1.2. História e desenvolvimento de Valparaíso de Goiás. ....	22
1.3. Região Metropolitana de Brasília .....	25
CAPÍTULO 2 – VALPARAÍSO DE GOIÁS: OCUPAÇÃO URBANA DESORDENADA. INFRAESTRUTURA E PROBLEMAS SOCIOESPACIAIS.....	33
2.1. Premissas para criação de um Planejamento Urbano .....	34
CAPÍTULO 3 – PLANEJAMENTO URBANO E ORDENAMENTO TERRITORIAL .....	51
3.1. Plano Diretor: instrumento de desenvolvimento urbano. ....	53
3.2. Plano Diretor de Valparaíso de Goiás.....	57
a) <i>Diretrizes, Instrumentos e Macrozoneamento municipal.</i> .....	58
b) <i>Habitação, Saneamento Ambiental e Transporte</i> .....	61
c) <i>Sistema de gestão e Participação democrática.</i> .....	64
CAPÍTULO 4 – RESULTADOS DE ANÁLISE DO PLANO DIRETOR DE VALPARAÍSO DE GOIÁS .....	69
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	80
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	84
ANEXO.....	91
APÊNDICE .....	98

## RESUMO

Os problemas sócio espaciais no município de Valparaíso de Goiás ocasionados pelo crescimento demográfico vertiginoso desde sua fundação, acabou gerando uma ocupação territorial desordenada, resultando em uma configuração urbana caótica. A análise do Plano Diretor Municipal servirá de parâmetro para mensurar as formas de intervenção do Estado a partir de 2012, ano da implementação do plano, até os dias de hoje. Esse instrumento de planejamento urbano previsto no Estatuto da Cidade, objetiva a organização e diminuição da segregação e exclusão espacial, contudo quando utilizado de maneira ineficaz, causa agravamento no cenário que o indivíduo exerce sua cidadania. A aglomeração de residências em curtos espaços, ausência de saneamento básico, transportes precários e violência urbana, expõem o habitante a uma vulnerabilidade crescente, tornando-os em “cidadãos incompletos”, pois não conseguem usufruir com boa qualidade de vida o território de seu município. A intervenção da população na disputa de poderes pela destinação do espaço municipal se faz necessário, pois será a forma democrática direta de regulação e cobrança dos poderes públicos por melhorias em infraestrutura e serviços.

**PALAVRAS-CHAVE:** Planejamento Urbano, Segregação Sócio espacial, Plano Diretor

## **ABSTRACT**

The socio-spatial problems in the city of Valparaíso of Goiás caused by the vertiginous demographic growth since its founding, ended up generating a disorderly territorial occupation, resulting in a chaotic urban configuration. The analysis of the Municipal Master plan will serve as a parameter to measure the form of intervention of the city from 2012, year of implementation of the plan, until the present day. This urban planning instrument provided for in the city statute aims to organize and reduce spatial segregation and exclusion, however, when used in an ineffective way, it causes aggravation in the scenario that the individual exercises his/her citizenship. The agglomeration of residences in short spaces, lack of basic sanitation, precarious transport and urban violence, expose the inhabitant to a growing vulnerability, making them "incomplete citizens", because they can not enjoy good quality of life in the territory of its municipality. The intervention of the population in the dispute of powers by the destination of the municipal space is necessary, because it will be the direct democratic form of regulation and collection of public authorities for improvements in infrastructure and services.

**KEYWORDS:** Urban Planning, Socio-spatial Segregation, Master Plan.

## INTRODUÇÃO

A paisagem das periferias brasileiras apresentam vários traços em comum, a denominação de uma “desorganização” do meio urbano, ligada a falta de interesses políticos em efetivarem o planejamento feito, geram falhas pontuais que se generalizam, refletindo uma baixa qualidade de vida da população periférica. Porém, em contrapartida, em seu aspecto regional, a “organização” e o planejamento também geram situações de exclusão e segregação da população. Como temos o caso mais famoso de segregação planejada, a construção de Brasília. O Estado, portanto, é um ator de suma importância na configuração do Espaço e consequentemente nas condições de vida da população.

O fruto do resultado desse poder Estatal são as periferias, são necessárias para mão-de-obra do centro, trazendo consigo também problemáticas que oneram e sobrecarregam a máquina pública e política do centro da metrópole. Esse mesmo problema é explicado por Marx (1998) ao demonstrar que o Estado não pode ser visto como mediador acima das partes. Ele só pode ser concebido como um meio, como um instrumento de domínio de uma parte da sociedade sobre a outra. Esse instrumento que por excelência por meio do qual a classe econômica dominante mantém e perpetua seu domínio.

O Estado que para Bourdier (2014) teria um papel na produção e reprodução da realidade, na constituição da sociedade, consequentemente tem também um papel decisivo na formação das condições duráveis. As políticas urbanas do Estado e planejamento urbano, portanto, podem ser definidas na estrutura como parte de um esforço global para manter as relações existentes.

A gestão urbana é um quadro em evolução, o Estado em constante aprimoramento deve adequar o desenvolvimento do espaço urbano às novas demandas ocasionadas pela expansão periférica, as transformações internas que se realizam, ambas, por meio da construção e reconstrução de habitações, edifícios públicos, ruas, redes de infraestrutura, assim como fluxos existentes entre as conexões dos espaços fragmentados dentro de uma mesma cidade.

Essa interferência estatal que foi vista, em seu aspecto regional, da metrópole do Distrito Federal, até sua vertente local, o município de Valparaíso de Goiás. Como sua influência atingirá a qualidade de vida e as vulnerabilidades desses habitantes. Vários estágios ou hierarquias de poder, porém que refletem em uma mesma vertente, a cidade periférica.

O desenvolvimento urbano será abordado quando tratamos de políticas para o planejamento urbano. Planos originais em que a ocupação do território é organizada pela intervenção estatal, como em Brasília, acabou gerando um sentido contraditório, pois ao mesmo tempo que integrava o território nacional, estimulou uma periferização planejada de núcleo, com a centralização das atividades e equipamentos. Nossos espaços metropolitanos se caracterizariam por um gradiente decrescente de condições de vida, inserção no mercado de trabalho e acesso à renda do centro para as periferias (Marques & Bichir, 2001).

Essa periferização planejada acaba gerando por outro lado um crescimento urbano desordenado nas regiões onde irão se instalar essa população. É o que acontece no município de Valparaíso de Goiás, situado na divisa sul do Distrito Federal, é um dos municípios que vem sofrendo com esses problemas oriundos da concentração de bens públicos e da dependência cada vez maior do centro principal, o Plano Piloto.

A relação centro-periferia nesse caso, possui mais alguns agravantes por serem de Unidades Federativas diferentes e suas demandas devem ser de comum acordo entre os governos municipal, Estadual, do Distrito Federal, juntamente com o governo Federal, que será o responsável legal pela integração e desenvolvimento da região com a designação de uma região metropolitana interestadual, no caso a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE/DF.

As políticas públicas serão estudadas a partir do pressuposto de que deveriam conter um esforço social para construção do espaço urbano com boa qualidade de vida, e buscando garantir benefícios socialmente distribuídos. Essas que serão separadas em uma esfera principal – políticas realizadas pelo Governo Municipal de Valparaíso de Goiás a partir do Plano Diretor de 2012. As esferas estaduais e federais também serão vistas, porém servirá para

entendermos como a cooperação ou disputas políticas podem influenciar na execução e políticas para melhorar a qualidade de vida da população.

A atuação do governo municipal é de imprescindível importância nesse processo do planejamento urbano, mesmo sabendo da dependência dessas esferas superiores de gestão governamental para melhorias reais na qualidade de vida da população, há a necessidade de atuação municipal na gestão do Espaço, com a implementação do Plano Diretor municipal, que irá dar diretrizes para que ocorra uma ocupação urbana planejada, diminuindo problemas sociais posteriores e tentarão resolver na medida do possível problemas sociais anteriores. Também serão de suma importância na cooperação dos diversos agentes, pois a partir da análise de menor escala para maior, que podemos delimitar as principais demandas e necessidades da população periférica.

O crescimento populacional apresentado no censo de 2010 realizado pelo IBGE, demonstrou que cresceu em 40,1% o número de habitantes entre 2000 e 2010, porém, os serviços públicos e infraestrutura urbana não acompanharam esse crescimento. Em matéria do Correio Brasiliense, de 01 de fevereiro de 2011, apontaram vários problemas ocasionados pelo crescimento demográfico de Valparaíso de Goiás, sem a devida estruturação, levando a baixas condições básicas para sobrevivência e qualidade de vida inferior.

Os principais problemas enfrentados pela população, passam desde a infraestrutura urbana, na iluminação dos bairros, asfalto nos bairros mais pobres e limpeza da cidade, até a falta de saneamento básico e sistema de esgoto, levando a cidade à apresentar recorrência no tratamento de doenças proliferadas devido à ausência na prestação desse serviço, como no caso das diarreias.

Uma análise importante feita, passou pela qualidade da educação ofertada, juntamente com a quantidade de empregos e acessibilidade da população aos principais equipamentos urbanos e de lazer, no caso presentes no Plano Piloto. Essa observação irá refletir em um parâmetro de vulnerabilidade ao qual os habitantes são submetidos.

A vulnerabilidade da população periférica do Distrito Federal pode ser devidamente expressa analisando esses indicadores, que deixam claro o

contraste existente entre centro-periferia. Denominada como uma das cidades mais violentas do mundo em 2005, ainda hoje possui elevados índices de violência urbana.

Como nosso objeto de estudo, foram analisadas de que forma o Estado (principalmente estadual e municipal) atuou na ocupação urbana de Valparaíso de Goiás. A partir da elaboração de seu Plano Diretor aprovado em 2012, foi julgado se as esferas de poder passaram a organizar o território de acordo com o principal instrumento de planejamento urbano, instituído pelo Estatuto das Cidades.

O objetivo geral dessa pesquisa verificou se as políticas públicas municipais para planejamento urbano de Valparaíso de Goiás cumpriram o que foi programado e aprovado no Plano Diretor de 2012.

Foi avaliada se houve em alguma medida participação popular na elaboração do Plano Diretor, pois os cidadãos sendo agentes e pacientes na configuração do espaço, sofrem uma interferência direta em seu cotidiano.

Analisar também como está sendo discutido, no âmbito Estadual e Federal, o prosseguimento ao planejamento de integração e diminuição das desigualdades sociais existentes entre Distrito Federal e os municípios periféricos goianos.

As hipóteses são de que apesar de ter sido elaborado um Plano Diretor com todas as determinações estipuladas em legislação, esse não foi capaz de auxiliar no ordenamento territorial e no desenvolvimento da cidade. Também foram consideradas as lacunas de poder existentes, facilitando a ocupação de forma caótica, com grandes prejuízos socioespaciais.

No primeiro capítulo foram traçados o perfil dos fluxos migratórios da população de Valparaíso de Goiás, procurando os principais motivos que fizeram com que esses habitantes se mudassem para o município limítrofe ao Distrito Federal. Também identificamos a ocupação territorial de Valparaíso de Goiás a partir de um traço cronológico desde sua origem como Núcleo Habitacional de Luziânia, até os dias de hoje. Finalizando com a delimitação da Região

Metropolitana de Brasília e os fatores que ela pode influenciar nas tomadas de decisão do Governo no Estado de Goiás, do Distrito Federal e Federal.

No segundo capítulo serão demonstrados como os comportamentos dos governos estaduais e municipal intervêm na ocupação territorial desde o início. Como o território municipal evoluiu para que houvesse a necessidade de implantar políticas voltadas diretamente para reordenação do território e um planejamento para o desenvolvimento urbano e melhoria na qualidade de vida da população. Os principais problemas de infraestrutura e serviços públicos são elencados, utilizando principalmente as Pesquisas Metropolitana por Amostra de Domicílios – PMAD da Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan, para ter uma real dimensão do estágio de desordenamento e desgoverno em que se encontra o município.

O terceiro capítulo será explicado conceitualmente as necessidades do planejamento urbano a partir do Plano Diretor para tentar resolver os principais problemas encontrados nos principais centros urbanos do Brasil, assim como em suas regiões de influência direta, as periferias. Serão enumerados a partir disso, as diretrizes e instrumentos para o planejamento territorial regidos na Lei Complementar nº 063, de 19 de julho de 2012, que dispõe sobre o Plano Diretor do município de Valparaíso de Goiás.

No quarto capítulo, foi feita a análise da elaboração do Plano Diretor de acordo com o Projeto Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos, um convênio realizado entre o Observatório das Metrópoles – IPPUR/UFRJ, e Secretaria Nacional de Programas Urbanos do Ministério das Cidades. Verificando as principais demandas populacionais e urbanas, a partir das entrevistas com o poder público e população, e se a execução de políticas para o planejamento urbano seguiram as diretrizes e instrumentos descritos no Plano Diretor. Foram verificadas também como o planejamento urbano tem atuado em políticas de setores considerados importantes para propiciar boa qualidade de vida para a população, como habitação, infraestrutura urbana. Por fim, se as ocorreram ações interestaduais para integração e acessibilidade aos principais equipamentos urbanos, devido a



dependência da periferia com o centro, na busca por empregos, saúde, educação e lazer.

## **METODOLOGIA**

- Pesquisa bibliográfica. Utilizando de conceitos sobre planejamento urbano, regiões metropolitanas, ordenamento territorial, políticas públicas e plano diretor. Além disso, também foi pesquisado nas PMAD elaboradas pela Codeplan (2013, 2015 e 2017 preliminar), em jornais e revistas de grande circulação, a fim de demonstrar as reais condições municipais quanto à infraestrutura e serviços públicos básicos, como habitação, educação, saúde e transportes. Na pesquisa documental, foi analisado o Plano Diretor do Município de Valparaíso de Goiás de 2012, a fim de contrapor às ações de implementação do plano, com os projetos das gestões municipais de 2012 e o que está sendo feito até o momento da gestão de 2016.

- Pesquisa de campo. Foi feita entrevistas juntamente com representantes dos poderes públicos municipais – Secretário de Infraestrutura, Habitação e Serviços Urbanos, Senhor Antônio Reis e Vereador Flávio Lopes – na tentativa de enumerar os principais projetos da gestão municipal para melhoria da qualidade de vida da população do município. Assim como foram procuradas várias representações de líderes comunitários, inclusive que participaram da elaboração do Plano Diretor em 2012, porém não concederam as entrevistas. Um líder comunitário religioso e dois comerciantes que habitam no município há mais de 25 anos concederam entrevistas, que foram utilizadas de forma satisfatória para entendimento por parte da comunidade a respeito do crescimento desordenado da cidade.

## **CAPITULO 1 – FORMAÇÃO SÓCIO ESPACIAL DE VALPARAÍSO DE GOIÁS EM CONVERGÊNCIA COM A CONSTRUÇÃO DO DISTRITO FEDERAL.**

O tema abordado durante a pesquisa estará relacionado com a construção territorial do Distrito Federal, bem como as políticas que influenciaram no crescimento das periferias goianas próximas a divisa do território da capital. A seguir, uma análise sobre o desenvolvimento socioespacial no município de Valparaíso de Goiás desde a ocupação inicial do espaço limítrofe e sua posterior formação como território municipal.

Outro ponto a ser tratado, será sobre o crescimento populacional e urbano do município, que acontecerá simultaneamente com as transformações em Brasília, que é o polo central mais próximo.

Passando para uma escala regional, e sabendo ser um assunto de discussão atual em que os andamentos para efetivação legal e posterior criação da Região Metropolitana do Distrito Federal acontecem simultaneamente ao andamento dessa pesquisa, iremos nos ater em demonstrar como vem evoluindo essa questão de políticas para o desenvolvimento regional, desde políticas iniciais para integração, passando pela criação da RIDE, até os dias atuais, com os resultados das políticas, além do planejamento para o futuro da Área Metropolitana de Brasília fechando o ciclo conceitual, que servirá para posteriores análises da pesquisa.

### **1.1. Formação Territorial do Distrito Federal**

A mudança da capital federal do Rio de Janeiro para o Oeste do país em 1960, durante o governo de Juscelino Kubitschek (JK), transformou uma região de pouca dinâmica social, econômica e cultural em uma zona de grande influência e atratividade. Brasília, o novo Distrito Federal.

A construção da capital, porém não iniciou somente com JK, foi um processo histórico da necessidade de transferência da capital para o interior, onde se verifica que em alguns momentos ficou propenso a um desejo mais local

do que nacional. A produção e reprodução desse espaço que hoje já é consolidada uma metrópole, só aconteceu, pois, segundo Ferreira (2010, p.24) os processos formadores desencadeiam ações que vão colocando no território objetos interconectados para exercer as funções pretendidas pelos diferentes agentes.

As necessidades históricas foram se sobrepondo até o amadurecimento desse planejamento, condições ideológicas políticas favoráveis juntamente com a aleatoriedade de um desafio do acaso<sup>1</sup>, para finalmente efetivar o plano da concepção da mudança da capital.

Ferreira (2010, p.25) divide em alguns momentos esse processo histórico, sendo eles:

O primeiro momento da discussão da interiorização da capital e da preocupação com sua *posição geográfica*, impulsionados pela ideologia da ruptura com o modelo colonial de ocupação do território. [...] No segundo momento, com base na teoria geral da época, ligada ao determinismo geográfico, segundo o qual, o lugar determina o processo evolutivo da cidade, e o sucesso da sua gestão depende das condições locais, naturais e históricas. [...] No terceiro momento, interesses locais e gerais convergem – a capital é transferida – o poder público se desloca, se implanta um polo de desenvolvimento nacional e regional.

O território de Brasília foi imaginado e construído a todo o momento como uma ideia ligada ao desenvolvimento, desde pensar o desenvolvimento como ocupação territorial para exploração e avanço da fronteira, até esse momento em que realmente se estima para a capital um valor de impulsionamento de um polo central.

Essa corrente desenvolvimentista serve para JK como sua principal estratégia para elaboração de um Plano de Metas como Plano de Governo, almejando expandir as regiões economicamente ativas do país e disseminar o progresso. Essas políticas pretendiam reforçar alguns eixos necessários para a

---

<sup>1</sup>Durante comício em Jataí, no estado de Goiás, o então candidato à Presidência da República, Juscelino Kubitschek, é questionado por um morador da região, Antônio Soares Neto, o Toniquinho, sobre os planos para a Capital. Surpreso, JK diz que pretende cumprir a Constituição e construir a nova cidade. (BRASIL, 2019)

integração e fortalecimento do interior brasileiro, como construção de estradas e melhoria nos transportes – interligando principais eixos econômicos do país – atrair capital externo para incentivo a novas zonas de industrialização, aumentar a oferta de energia, dentre outras demandas necessárias ao desenvolvimento do país, como produção agrícola e melhoria educacional.

Brasília foi então, à época de sua construção a “ponta da lança” ou a meta-síntese de JK para o desenvolvimento econômico nacional, ao englobar todas as metas e assim poder articular o Sudoeste com o Centro-Oeste e Nordeste, irradiando estradas, comunicação e comércio para o interior do Brasil, como idealizava José Bonifácio em 1823, presidindo a Assembleia Constituinte (Memórias da Democracia, 2019)

Planejada para ser o centro e a causa do desenvolvimento regional, como afirmou Lucio Costa que, a partir da sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região (COSTA, 1991. p.1). A construção da cidade foi baseada em um planejamento urbano com princípios de uma estruturação poli nucleada dos assentamentos urbanos, transformando-se um grande polo de desenvolvimento de nível nacional.

O aglomerado urbano de Brasília, que será tratado nos capítulos posteriores, teve uma consolidação por meio da formação de um centro principal – Plano Piloto – a cidade planejada para abrigar a esfera administrativa nacional e distrital, e acolher seus representantes e familiares detentores do poder público principal. Posteriormente, para atender demandas da migração ocasionada pela construção da capital federal, formaram-se as *cidades-satélites*. Segundo Da Guia (2006), em virtude dos constantes fluxos migratórios, mesmo antes da finalização das obras, romperam-se as pretensões utópicas de crescimento da cidade de dentro pra fora, e a primeira cidade-satélite, Taguatinga, foi construída antes da inauguração.

Como imaginada desde o início, Brasília tinha que se manter no status de cidade como símbolo de modernidade e assim ser construída concomitantemente com sua sociedade, buscando uma equidade e baseando na subordinação da sociedade às formas do ambiente construído. Tratava-se,

pois, de construir uma nova sociedade junto com a nova cidade (Holston *apud* Catalão 2008. p.45).

O Direito de pertencimento ao Plano Piloto de Brasília reservava-se aos funcionários públicos, enquanto aos demais, restava voltar a suas terras de origem, se é que isso era mesmo possível, ou procurar habitação nas inúmeras ocupações irregulares existentes (Holston *apud* Catalão 2008. p.45). Dessa forma podemos caracterizar uma primeira forma utilizada para estruturar a segregação social: a concessão habitacional baseada na hierarquia do funcionalismo. Essa ocupação feita pela população de baixa renda situada irregularmente no território organizado por Lúcio Costa, ocorre paralelamente e diferentemente da implantação de residências luxuosas e isoladas que, segundo Vessentini (1985), alcançam dimensões não previstas inicialmente e já admitidas no Plano Piloto.

A expulsão gradual da população não pertencente à esfera pública juntamente com ações do governo para justamente concretizar a cidade como utópica e sem periferias, com isso, formando uma cidade dispersa e organizada, territorialmente, afastada do centro com a formação dessas primeiras periferias caracterizadas como erradicação de invasões<sup>2</sup> e criação de centros, apenas com intuitos habitacionais para atender às demandas de mãos-de-obra do Plano Piloto.

Com frequência as “invasões” são erradicadas para fora do Plano Piloto, tal como ocorreu em 1971 com as “grandes invasões” (Tenório, Esperança e IAPI), cuja população foi compulsoriamente transferida para a cidade-satélite de Ceilândia, criada para esse fim (VESENTINI, 1985, p.104).

O adensamento do Plano Piloto, derivado de um modelo fortemente concentrador comum à urbanização da época, como ressalta Ferreira (1985), tende a se expandir territorialmente ampliando suas franjas periféricas. O crescimento elevado da população tornou o espaço central escasso não em

---

<sup>2</sup> Em 1960 encontravam-se apenas quatro centros de invasões erradicadas do Plano Piloto, sendo elas: Taguatinga, Núcleo Bandeirante, Sobradinho e Planaltina. Estas que possuíam cerca de 40% da população do Distrito Federal na data da inauguração.

termos absolutos, mas relativos, e o centro se expandiu para as periferias próximas (Ferreira, 1985).

Paviani sob o ponto de vista de organização espacial, procura dividir Brasília em três, demonstrando essa evidente segregação socioespacial.

O elitizado Plano Piloto passou a se constituir no centro da metrópole, *Brasília*1. Por outro lado, a maior parcela da cidade, que denominaremos *Brasília* 2, a mais populosa e a que tem maior potencial humano [...]. Por fim, *Brasília* 3, a periferia goiana, saída habitacional para a população empobrecida, não sendo vista como problema para as administrações do DF e sim do governo goiano. (PAVIANI, 1989, p. 54 - 55)

Os fatores iniciais apresentados demonstram como a formação da cidade se deu de forma segregadora, e assim foi sendo consolidada. Como exposto no início do capítulo, esta seria uma característica marcante da cidade, em que o planejamento urbano se consolida juntamente com sua sociedade, já segregada desde sua ocupação com interferência direta do Estado ao se instalarem de acordo com a vontade dos sucessivos governos.

## **1.2. História e desenvolvimento de Valparaíso de Goiás.**

A importância da análise histórica da construção de Brasília terá uma contribuição para o entendimento do surto de crescimento da periferia imediata após a consolidação da capital em território do centro-oeste brasileiro.

Em 1746, em expedição realizada pelo bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, pela busca de minérios, fundou o povoado de Santa Luzia em 13 de setembro do mesmo ano, e chegou a contar com uma população de aproximadamente 10 mil habitantes. Após o declínio do ouro, houve um crescimento e desenvolvimento tímido, passando à categoria de cidade apenas em 1867, e no ano de 1943 passa a ser chamada de Luziânia.

A população predominante dessa região até 1960 era rural e após esse marco da inauguração de Brasília, houve um surto de desenvolvimento beneficiado pela BR-040. Para o rápido crescimento populacional, concorreu a legislação do uso do solo do Distrito Federal, definindo previamente as áreas

para expansão urbana, além da especulação imobiliária, levando parte da população da nova Capital a procurar alternativas de localização nos municípios próximos, (IBGE Cidades, 2009).

A dita “Capital da Esperança” constituir-se-ia doravante na “Capital da Exclusão”. Ficaria claro a esses indivíduos que esta não fora construída para abrigar o cidadão comum. Estes são obrigados então a reelaborar seus planos para assegurar a sobrevivência. É nesse contexto que surge a chamada região do Entorno de Brasília. Valparaíso de Goiás por inserir-se nessa região é parte do processo de readaptação dos planos candangos. (SILVA, 2014. p. 61)

Em 19 de abril de 1979, o prefeito de Luziânia, Walter José Rodrigues, inaugurou o pequeno Núcleo Habitacional Valparaíso I. Em solenidade oficial, empossou o primeiro administrador regional da localidade, Clóvis José Rizzo Esselin de Oliveira Almeida.

Segundo o Atlas Escolar de Valparaíso de Goiás, o mais novo Núcleo Habitacional de Luziânia contava com apenas 864 casas, uma escola estadual e o prédio da administração regional.

O Núcleo Residencial, construído pela Encol – única empresa de construção civil em Valparaíso – começou com muitos problemas: não havia comércio, a falta de água era frequente e só havia transporte coletivo na BR-040. O planejamento da ocupação do solo do município era todo baseado nos interesses imobiliários da Encol, que substituíra o governo nas demandas de ordenamento do solo. Em 1980, Valparaíso já contava com um posto telefônico, uma agência de Correios e Telégrafos, um escritório de contabilidade e onze lojas comerciais. Na área educacional, a cidade contava com uma escola estadual que atendia aos alunos do primeiro grau e duas escolas particulares. (IBGE Cidades, 2019)

Situado nos limites imediatos do DF, o município goiano acolhia esses habitantes que foram sendo excluídos do espaço da capital federal. Segundo Silva:

a fixação da residência em Valparaíso de Goiás surge como alternativa à pressão por moradia exercida a partir da construção de Brasília. [...] torna-se ressaltar que a ação do Estado é determinante

no contexto da (re)configuração da dinâmica do território. (Silva, 2014. p.68)

A mudança ou volta dos habitantes para Brasília não era possível nesse momento devido a essa assistida fabricação da capital segregadora, porém eles nutriam constantemente esse desejo de retorno, não conseguindo se identificar como próprios do território periférico de Valparaíso.

Concebiam o município como um espaço temporário enquanto reuniam condições para ocupar o espaço onde se baseava seu pertencimento. Devido à falta de criação de identidade dos habitantes com o território, Valparaíso, ainda pertencente à Luziânia, passou por duas consultas populares não conseguindo atingir o número mínimo de participantes e apenas em 18 de julho de 1995, pela Lei nº 12.667, no terceiro plebiscito foi emancipado politicamente e transformado em município no dia 1º de janeiro de 1997.

A situação de Valparaíso de Goiás apresenta-se predominantemente como cidade-dormitório desde sua fundação servindo como habitação para os que trabalhavam no Plano Piloto e não tinham condições de acompanhar seu alto custo de vida. Ferreira (1985) marca esse período como o início do processo de seletividade espacial e de segregação.

A periferia inicial, espaço das camadas segregadas da população, vai se reproduzir agora fora dos limites do DF. A população de baixa renda e as atividades ligadas à sua reprodução vão povoar os municípios goianos vizinhos, no entorno de Brasília. (Ferreira, 1985: p.55) [...] “O sistema espacial urbano do DF se expandirá irreversivelmente para os municípios vizinhos, reforçando ainda mais a periferização”. (Oliveira *apud* Ferreira, 1985: p. 55).

Atualmente, porém esse cenário vem se alterando devido ao crescimento e consolidação da economia no município ligado ao setor do comércio pela necessidade de acompanhar o crescimento demográfico que possui média aproximada de 3,23% desde 2005 até 2018 (IMB, 2019). Sérgio Magno (2017) considera que Valparaíso tende a assumir papel de subcentro metropolitano ao sul do Distrito Federal, um subnúcleo de desenvolvimento dentro da Área Metropolitana de Brasília.



Pouco mais de um ano após a emancipação, o município já contava com 80.329 mil habitantes e a partir do início do ano 2001, com uma população de 99.592 habitante e hoje a população estimada é de 164.723. Esse crescimento possui algumas características que estão intrinsecamente ligadas aos programas governamentais de habitação para classes médias e baixas, principalmente o Minha Casa Minha Vida, lançado em 2009, como se pode notar na Tabela 1, acréscimos populacionais de 15.000 habitantes do ano de 2009 para 2012. Com isso, houve a necessidade de sanar as demandas provindas desse crescimento e o município começou a desenvolver sua infraestrutura com a construção da malha viária, construção de escolas, hospital, centro de saúde e comércio.

Tabela 1. População estimada Valparaíso de Goiás (1995-2018)

POPULAÇÃO ESTIMADA - TOTAL (HABITANTES)									
MUNICÍPIO	1995	1997	2001	2005	2009	2011	2012	2013	2018
Valparaíso de Goiás	-	80.329	99.592	119.493	123.444	135.908	138.740	146.694	164.723

Fonte: SEGPLAN – GO, 2019.

### 1.3. Região Metropolitana de Brasília

Os processos históricos mostrados que resultaram na construção espacial desse território de Brasília, possui, segundo afirma Paviani (2010), complexidade funcional, volume populacional e inter-relação/integração espacial, requisitos básicos para ser considerada uma metrópole.

Essa região de Brasília com influência regional metropolitana, caracteriza-se hoje em uma rede de integração, do centro com as cidades satélites e a relação destes dois com os municípios goianos próximos, caracterizando como afirma Ferreira (2010, p.49).

Em um espaço urbano segmentado, fragmentado e disperso no território, com traçado que difere do modelo territorial da metrópole moderna convencional. A complexidade de suas funções torna Brasília uma metrópole, que se espalha pelo território de forma não contígua, polinucleada e socialmente desigual, formando assim sua região metropolitana: um todo complexo, heterogêneo e interligado.

Essa característica de Brasília, de um planejamento voltado para atração e desenvolvimento regional, em âmbito nacional, e com caráter segregador e excludente em âmbito local, demonstra como esse movimento de atração/expulsão ocorre desde o início da formação espacial da região metropolitana.

A capacidade de concentrar equipamentos públicos e meios de consumo coletivo, deu a Brasília essa característica excludente. A vivência em seu cotidiano é um esboço do quanto essa exclusão é sentida pela população periférica, pois não se sentem pertencentes àquele território da capital, ao mesmo tempo que também não possuem vínculo e identidade com o local onde habitam. Para Santos (1987), esses são cidadãos diminuídos, incompletos, pois a rede urbana e a rede de serviços não são reais para eles.

As condições nesta ou naquela região determinam essa desigualdade no valor de cada pessoa, tais distorções contribuindo para que o homem passe literalmente a valer em função do lugar onde vive. (Santos, 1987, p. 112).

Existem ainda algumas divergências para delimitação de quais seriam os municípios que realmente podem ser caracterizados como pertencentes ao aglomerado urbano de Brasília que possuem complementariedade funcional e integração das dinâmicas geográficas, sendo de vertentes mais abrangentes, até delimitação mais locais.

Sabendo disso, iremos utilizar para a pesquisa as duas vertentes mais próximas a delimitação da real região de influências e que possuem os parâmetros para serem considerados uma Região Metropolitana. Em uma vertente, iremos nos apoiar na Região Integrada de Desenvolvimento Econômico – RIDE – sendo ela juridicamente válida, possuindo instituição legal e aparatos governamentais para efetivação de políticas e integração do DF com os municípios que fazem parte e a Área Metropolitana de Brasília – AMB – delimitada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan, sendo uma delimitação a partir de uma pesquisa, de quais municípios possuem suas dinâmicas realmente afetadas pela presença do Distrito Federal, extrapolando limites políticos territoriais através da ligação existente pelo urbano.

O planejamento regional estatal ainda hoje possui diversos debates que buscam uma evolução de políticas a respeito de desenvolvimento regional e a inter-relação desses territórios. Porém, esbarram continuamente em barreiras por não conseguirem resolver conflitos de hierarquização e participação das responsabilidades entre os componentes.

Na Constituição Federal de 1988 (CF), ao não incluir o Distrito Federal no Art. 25 § 3º da Organização dos Estados Federados<sup>3</sup>, excluiu a possibilidade de efetivação de políticas regionais metropolitanas feitas entre DF e Estados limítrofes.

Apesar de descentralizar para os estados, o poder de imputar a criação de Regiões Metropolitanas – gerando inclusive certa banalidade ao criá-las desmesuradamente por todo território, sem parâmetros e conceituação clara do que é metropolitano – continuou centralizando o poder quando envolvia um ou mais estados e o DF.

Ressaltando que a dinâmica do espaço não se dá simplesmente a partir de divisões político-administrativas, ele produz, é produzido e, ao mesmo tempo que é dividido entre esferas hierárquicas distintas (federal, estadual e municipal), também determina comportamentos de organizações sociais, extrapolando essas divisões. Milton Santos converge nesse pensamento com LeFebvre, que o espaço social:

Não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele envolve as coisas produzidas, ele compreende suas relações [...]. Ele é o resultado de um conjunto de operações [...]. Efeito de ações passadas, ele permite ações, as sugere ou as proíbe. (LEFEBVRE *apud* STEINBERGER. 2006, P.37)

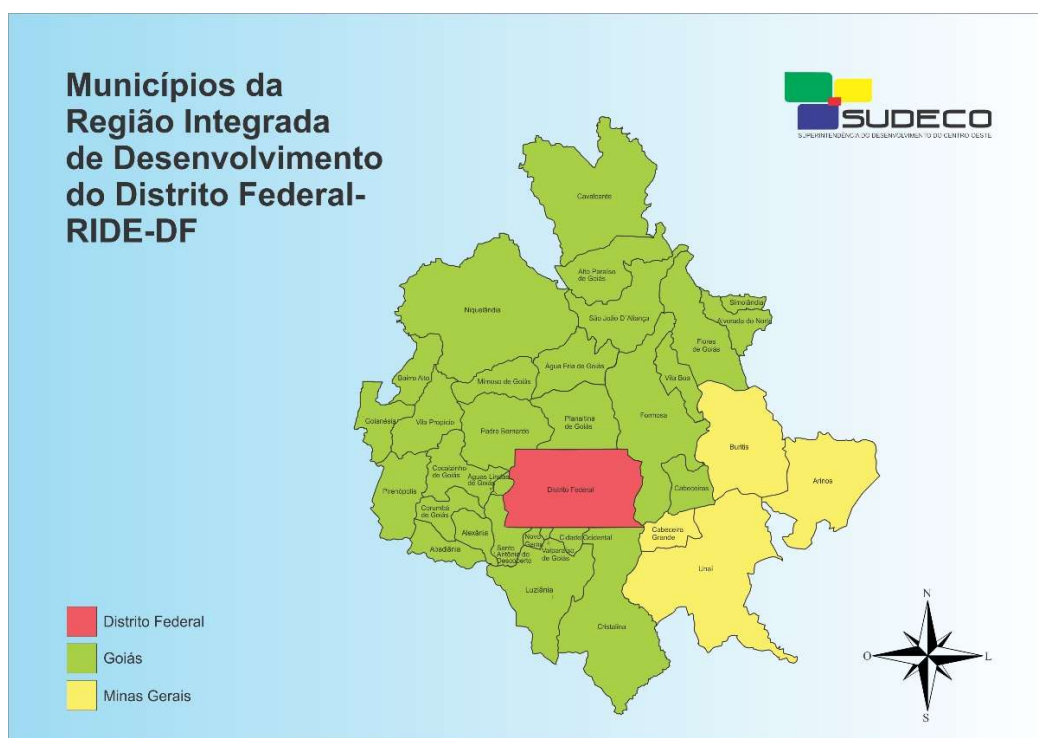
Dito isso, a política regional metropolitana não deveria ser pensada sem a promoção dos entes envolvidos à atores do processo de sua criação e efetivação de políticas. A existência de áreas metropolitanas não está sujeita a limitação de apenas existirem dentro de um estado. Esse fenômeno urbano se

---

<sup>3</sup> Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

dá através da construção histórica do espaço, e como vimos antes, essa região do Distrito Federal ultrapassou sua influência além dos limites da capital.

A solução que se teve para tentar reduzir as desigualdades regionais causadas pela alta concentração urbana decorrente do fluxo migratório entre a capital federal e os municípios vizinhos, foi a criação da Lei Complementar nº 94 de 19 de fevereiro de 1998, que deu origem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF) com o objetivo de promover a articulação da ação administrativa da União, dos estados de Goiás e de Minas Gerais e do Distrito Federal. Composto em sua primeira delimitação por 21 municípios e o DF, a partir da Lei Complementar nº 163, de 14 de junho de 2018, doze novos municípios passaram a compor a RIDE/DF<sup>4</sup>. (Mapa 1)



Criado para tentar sanar os principais problemas advindos desse crescimento desordenado nos municípios que sofrem influência do centro

<sup>4</sup>A RIDE-DF engloba o Distrito Federal, os municípios Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unaí em Minas Gerais e Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, São João d'Aliação, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício, em Goiás.

principal, alguns planejamentos para melhoria de governança e gestão dessa região Inter federativa foram baseados na hierarquização dos meios urbanos, necessários para saber qual região de influência e as necessidades para cada município dessa região. Segundo nota técnica da Codeplan (2013, p.3):

A partir da definição das áreas de influência, se obtém a rede urbana e, com essa, a hierarquização dos centros, medida essencial para fins de planejamento regional e urbano. Com a hierarquização, evitam-se desperdícios e duplicação de investimentos, com o que se maximiza o potencial de retorno dos incentivos, por exemplo, para o desenvolvimento industrial ou dos serviços urbanos postos à disposição das administrações municipais e da população.

Alguns arranjos institucionais foram criados na RIDE, a partir dessa identificação hierárquica, como acordos de cooperação e consórcios, o que conseguiu maior relevância dentre eles foi o CORSAP (Consórcio Público de Manejo dos Resíduos Sólidos e das Águas Pluviais), por possuírem essa capacidade de constituírem arranjos territoriais que permitem uma reorganização de relações de poderes em várias escalas e instâncias. (Bergamaschi, 2015)

O CORSAP-DF/GO, possui a proposta de promover a gestão associada e ambientalmente adequada dos resíduos sólidos das águas pluviais na região, além de viabilizar a coleta seletiva, a reciclagem e a destinação final dos resíduos não reciclados. Buscando instrumentos para integrar mais ações do Governo Federal com os municípios podendo efetivar assim, políticas concretas para algumas das grandes problemáticas dos grandes centros urbanos, como por exemplo, o despejo de resíduos da construção civil.

Apesar dessas concepções para atender as demandas do Distrito Federal e sua região metropolitana, várias dificuldades são encontradas quando voltamos ao modelo que compõe a RIDE/DF, como a dependência da esfera federal e as dificuldades de diálogo administrativo, jurídico e principalmente político entre os estados. Como indica Bergamaschi (2017, p.90):

Mesmo considerando que o modelo de consórcio público, como o CORSAP-DF/GO, seja um instrumento eficaz para contribuir no planejamento e na gestão regional, ele age de forma setorializada, atendendo à demandas, espaços e atores específicos. E a RIDE/DF,

que poderia ter uma atuação mais abrangente e integradora, ainda não conseguiu se consolidar como instância regional capaz de conduzir um processo de desenvolvimento e gestão totalizante, mais atento a amplitude das dinâmicas territoriais e dos atores.

Diante da inoperância da RIDE e da dificuldade de articulação institucional e intergovernamental em implementar ações efetivas para o desenvolvimento da RIDE/DF, foi levantado a discussão para alterar texto do Estatuto da Metrópole, mediante Medida Provisória 862/2018, para que os Estados pudessem ter a possibilidade de criar uma Região Metropolitana interestadual, a partir, posteriormente de votação em suas assembleias e câmara legislativa de Lei Complementar dos estados inseridos na determinada RM. Porém, sem entrar no consenso quanto ao texto do relatório em que atribuíram a necessidade de criar um fundo orçamentário para a implementação e manutenção da Região Metropolitana do DF, a partir de 20% do orçamento do Fundo Constitucional que é repassado da União para o Distrito Federal.

Essa medida demonstrou claramente o jogo de interesses presentes nos estados que compõem essa área de influências do Distrito Federal, principalmente a disputa pela influência política que será exercida nos municípios goianos da Periferia Metropolitana de Brasília.

Como a Medida Provisória foi proposta pelo atual Governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB) ao então presidente Michel Temer, também do mesmo partido, foi gerado um questionamento a respeito de tomada de decisões e ampliação da interferência de outras lideranças nos municípios presentes nessa RM.

A alteração do texto proposta pelo relator, José Nelto (PODE-GO) na Comissão Mista que analisa a MP, vai de encontro com os discursos do Governador de Goiás, Ronaldo Caiado (DEM), ambos os partidos são coligados.

Segundo afirma Caiado: “Não abro mão do comando de Goiás. Não tenho que discutir problemas do Entorno, a não ser com quem a Lei (da Ride) determina” (CAIADO, 2019). Para ele, não existe a necessidade de criação de uma Região Metropolitana da capital federal, pois já possuem um instrumento para gestão da região com todas as esferas necessárias (federal, estadual e municipal) para se pensar o desenvolvimento regional, e seria apenas mais um

nome para a região, como ressalta: “Não precisamos de mais um nome para o Entorno, precisamos é fazer a Ride funcionar” (CAIADO, 2019).

Para Schvasberg (2010), é preciso que deixem de ver a gestão e o planejamento metropolitano como ameaça, e acrescenta:

Na ótica de uma plataforma de política territorial republicana e federativa, é imprescindível enfrentar a superação da atual cultura municipalista estreitamente predominante na qual os munícipes, e particularmente os prefeitos, deixem de olhar para a gestão e planejamento metropolitano como ameaça de perda de poder. Esta ameaça se estabelece na visão política conservadora da metropolização como um jogo em que alguns ganham e outros perdem [...] devem enxergá-los como oportunidade para o desenvolvimento integrado em um jogo de cooperação onde todos ganham. (Schvasberg. 2010, p.262)

A Medida Provisória (MP) foi paralisada pela Câmara Legislativa do DF, pois alegam que a retirada de recursos do Fundo Constitucional são essenciais para à organização e manutenção dos serviços de saúde, educação e segurança pública da capital, ressaltando também da possibilidade de ser considerado inconstitucional o direcionamento dos recursos para outros fins que não sejam na capital, tornada sem eficácia por expirar o prazo para aprovação. Diante desses impasses, a MP foi tornada sem eficácia por não ser votada e aprovada dentro do prazo.

Essa descrição de conjunturas políticas são formas importantes para esclarecer as dificuldades encontradas em suas diversas vertentes para elaboração de ações que modifiquem sensivelmente o cotidiano dos habitantes presentes na periferia do DF.

Os fenômenos espaciais e territoriais, como afirma Sérgio Magno (2019), são terrivelmente dinâmicos. Enquanto medidas e ações político-institucionais não são tomadas, o espaço continua a se transformar e a transformar a sociedade. O espaço metropolitano vai se redesenhando por meio das práticas espaciais da população em seu processo de reprodução da vida. A partir dos deslocamentos quotidianos a população vai delimitando seu espaço além das fronteiras estabelecidas. Catalão baseado em Oliveira (2006), afirma:

É no cotidiano, nas experiências de vivência do espaço e do tempo no plano do imediato, que se pode reconhecer um espaço como metropolitano: “reconhecer a metrópole significa reconhecê-la repetidamente [...] no ir-e-vir de casa para o trabalho, para a escola, para o lazer, para a vida social e cultural”. (Catalão, 2008, p.64)

Admite-se que os deslocamentos quotidianos são um dos principais critérios de delimitação dos espaços metropolitanos em nível internacional (Chauvin *apud* Catalão 2006).

Sabendo então dessas variadas formas de entendimento, em relação ao conjunto heterogêneo que forma Brasília, todas as cidades-satélites e a periferia goiana, funcionalmente ligada à Capital, são formatadas em um aglomerado urbano de forma metropolitana. Com isso, iremos utilizar a delimitação feita pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN na Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios – PMAD, de 2013, considerando 12 municípios goianos<sup>5</sup> mais o DF como a Área Metropolitana de Brasília (AMB). A pesquisa foi resultado de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre o Governo do Distrito Federal, Governo de Goiás e a Associação dos Municípios Adjacentes à Brasília (AMAB).

Essa delimitação que é considerada por autores e instituições, mas sem estabelecimento legal, servirá para fundamentar a existência de uma dinâmica metropolitana, possibilitando compreender os propósitos de desenvolvimento do conjunto urbano de cada município, oferecendo também um importante perfil socioeconômico da população. (CODEPLAN, 2014)

---

<sup>5</sup> O Espaço Metropolitano de Brasília é formado por 12 município, sendo que sete apresentam fluxos mais intensos (Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina) e cinco apresentam fluxos menos intensos (Formosa, Padre Bernardo, Alexânia, Cocalzinho de Goiás e Cristalina).



## **CAPÍTULO 2 – VALPARAÍSO DE GOIÁS: OCUPAÇÃO URBANA DESORDENADA. INFRAESTRUTURA E PROBLEMAS SOCIOESPACIAIS.**

Como já tratado anteriormente em relação a construção sócio espacial do território municipal de Valparaíso de Goiás e das formas históricas que foram se estabelecendo cada vez mais segregadas, verifica-se que parte da população foi expulsa, sendo afastada ou até mesmo excluída. Em sua maioria migrantes e outras camadas populacionais que não suportaram as forças centrífugas do centro para esse anel periférico na divisa do Distrito Federal.

A seguir serão demonstradas quais consequências foram geradas por essa ocupação populacional no município de Valparaíso de Goiás, uma vez que se deu de forma mal planejada, respondendo em determinadas épocas a interesses do mercado imobiliário e comportamento populacional por busca de habitação, mesmo que essas ocupações fossem irregulares.

Os problemas existentes então a partir desse vertiginoso crescimento demográfico serão enormes, como por exemplo: infraestrutura urbana incapaz de acompanhar crescimento urbano, não conseguindo ofertar serviços de saneamento básico, organização da malha viária e iluminação com um planejamento prévio; sistema de saúde ineficaz com hospitais, postos de saúde incapazes de atender a população municipal que necessita desse serviço; educação pública inferior para população de baixa renda; pouca oferta de emprego formal, apesar do crescimento nos últimos anos e equipamentos públicos necessários para dar ao município o mínimo de qualidade de vida para seus habitantes. Todas essas questões estão relacionadas às discussões de políticas públicas integradas entre o Distrito Federal e Goiás, devido ao enorme contraste do centro com a periferia.

Essa ineficácia leva a população a buscar esses serviços públicos na capital, gerando intenso fluxo migratório pendular, por consequência gerando outro problema, que são os serviços de transporte.

O planejamento urbano de Valparaíso de Goiás, feito de forma natural pela ocupação desordenada da população, após 17 anos de emancipação

utilizando de um instrumento central com status de política pública, elaborou o Plano Diretor municipal. Esse Plano, a partir de uma elaboração político-institucional, possuindo objetivos e metas, visa diminuir as segregações socioespaciais urbanas, almejando uma expansão da cidadania, porém muito não se tem avançado nesse sentido desde sua aprovação até os dias de hoje. Uma análise será feita com o poder público municipal juntamente com representações comunitárias no município, para medir em que grau o planejamento urbano tem avançado e refletido no cotidiano da população.

## **2.1. Premissas para criação de um Planejamento Urbano**

Como vimos nos primeiros capítulos, a formação dos municípios goianos limítrofes à capital, foram ocasionados por diversos fatores, o principal deles foi a construção do Distrito Federal que gera uma nova dinâmica socioespacial no interior do território brasileiro.

Construindo assim um quadro de alta rotatividade migratória, com grande capacidade de atração de migrantes, mas também de “expulsão”, corroborando com a tese de que o Distrito Federal é um “Trampolim Demográfico” segundo afirma Silva (2012, p. 51):

Embora o atrativo seja Brasília, ou mesmo suas cidades satélites, o migrante tem conhecimento da impossibilidade de fixar residência aí parte para os municípios goianos vizinhos a esta. A interveniência espacial do trampolim é a moradia e a causa o valor econômico.

Podemos verificar essa afirmação a partir da Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios-2013 da Codeplan (2014), que dos 168.961 habitantes do município, 90,48% (153.484 pessoas) são oriundos de outros estados. Desses, aproximadamente 46% (70.714 pessoas) nasceram no Distrito Federal.

Esse dado apresenta dupla importância para a pesquisa, pois demonstra o principal fluxo migratório centrífugo – de moradores que não puderam se manter no território distrital por não conseguir adquirir moradia ou se manter com elevados preços dos aluguéis – assim como demonstra também uma

característica da intensa utilização dos equipamentos de saúde do DF, ou seja, migrantes que apenas nasceram no território do DF.

Essa especificidade espacial gerou uma fragmentação territorial e conflitos urbanos de ocupação em um território que não possuía planejamento prévio para a enorme quantidade de pessoas que se deslocaram, assim como também não tinham equipamentos públicos para fornecer boa qualidade de vida aos moradores. O novo arranjo espacial que se tem a partir disso, é de sensível interferência na vida dos sujeitos que participam dessa dinâmica, tornando-os vulneráveis diante a cidade.

Como visto no primeiro capítulo, a formação territorial de Valparaíso de Goiás, começando como um núcleo habitacional do município de Luziânia em 1980, era uma região sem condições de receber o enorme quantitativo de migrantes que teve nas décadas seguintes. O comércio era reduzido, não existia saneamento básico e distribuição de água potável, o transporte se fazia exclusivamente pela BR-040, e possuía apenas uma escola com oferta de ensino público.

O primeiro bairro (Valparaíso 1), construído a partir de iniciativa governamental, havia um posto telefônico, uma agência de correios e concentrava a parcela populacional dos primeiros habitantes do município. O núcleo foi inicialmente erguido em parceria com a empresa de construção civil Encol, e foi copiado de um projeto existente em Goiânia, que se chamava Parque das Laranjeiras.

No início, seriam construídas 500 casas, projeto idealizado pelo arquiteto Cezar Barney, de nacionalidade chilena. Segundo Walter Mattos – ex presidente da câmara dos vereadores de Valparaíso, autor do principal livro sobre a história da cidade – faziam inclusive campanhas<sup>6</sup> para atrair moradores para o local, bonificando em dinheiro quem se dispusesse a sair de Brasília para habitar o

---

<sup>6</sup> “Venha morar no Valparaíso, casas planejadas num centro residencial completo [...] A menos de 30 minutos da rodoviária de Brasília, você escolhe a rua e a casa onde você vai morar. Do jeito que mais lhe agrada. Casas com 3 quartos, sala, 2 banheiros, copa-cozinha, dependências completas, varanda, garagem e quintal. Espaço a vontade para você e sua família. Água, luz, asfalto, telefone, supermercado, escola e condução na porta. Conforto e segurança tudo que você precisa para viver bem. Venha viver melhor, venha morar no Valparaíso”. (Walter Matos, 2010)

novo núcleo urbano, segundo Silva (2014, p.64), propagando desde o início a ideia de que Valparaíso de Goiás surgiu em função da capital, como demonstrado em divulgação imobiliária: “Criada em 1979, cidade surgiu para abrigar trabalhadores da capital”.(Imagem 1)

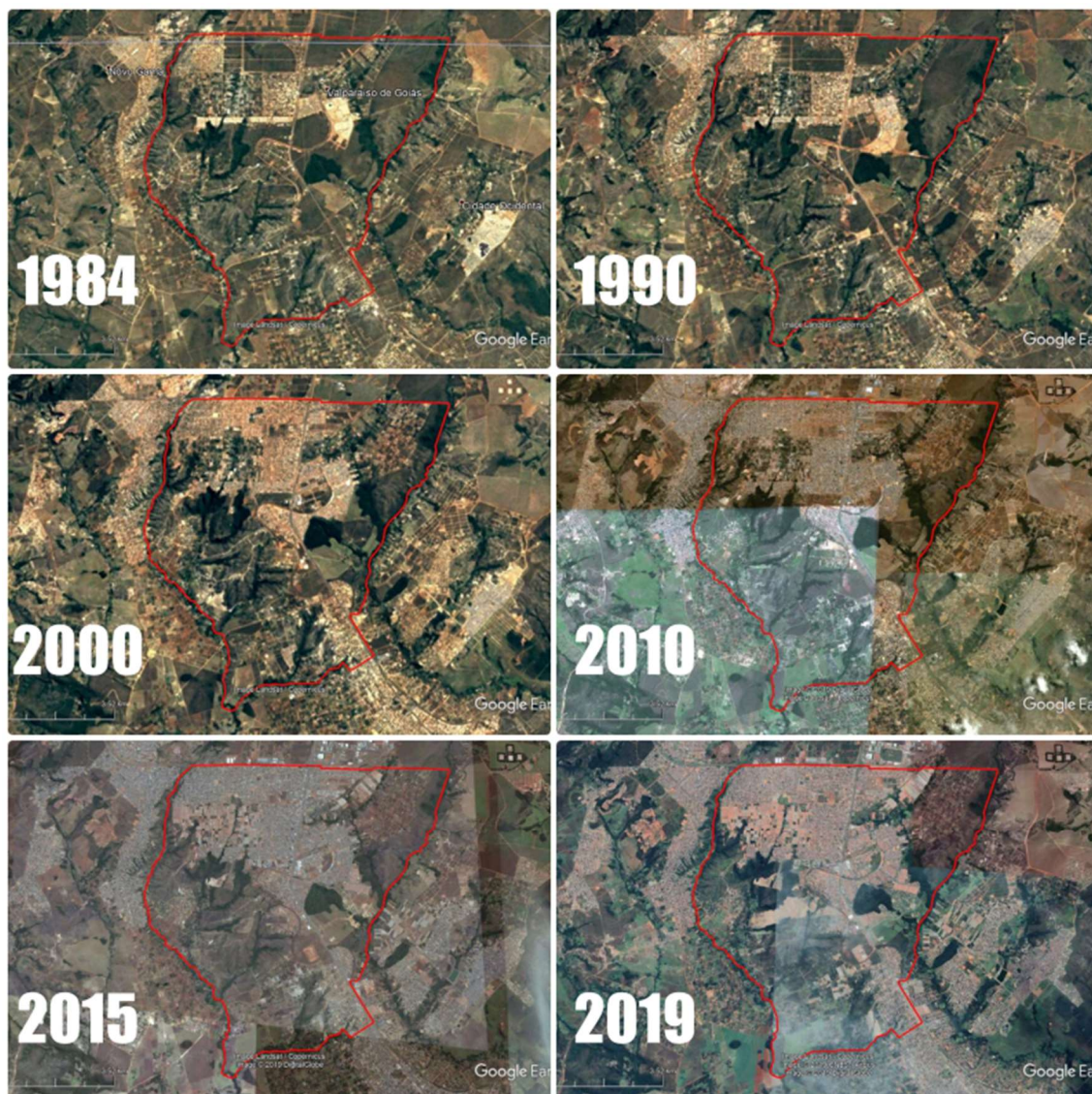
Essa construção histórica do espaço com um plano de indução da dinâmica socioespacial acabou por modificar o espaço ao longo tempo. A progressão que acabou se estabelecendo foi um fluxo constante de pessoas que optavam pela mesma decisão indo se instalar na região mais próxima a divisa sul, não perdendo o contato com seu polo principal ao mesmo tempo que conseguiam se manter em uma localidade com condições condizentes à suas rendas.

A dimensão histórica do espaço e a dimensão espacial da história, no caso trabalhado, têm um elemento novo: o movimento da população que para produzir a sua existência constrói territórios e territorialidades (Silva. 2012, p.78).

Ao relacionarmos o gráfico 1 da evolução populacional de Valparaíso de Goiás, com as imagens de satélite do crescimento da mancha urbana do município (Imagem2), conseguimos notar o crescimento vertiginoso que se estabeleceu no município, a ocupação que concentrava-se em um bairro em 1980 foi se expandindo até a configuração atual em que segundo o IBGE (2010), é 100% urbana.

Os bairros iniciais “planejados” foram estabelecidos de acordo com a proximidade das vias BR-040 e DF-290, pois propiciavam aos moradores transporte para deslocamento à Brasília. Assim, Valparaízo 1 e 2, Jardim Oriente, Morada Nobre e Jardim Céu Azul foram os primeiros bairros a serem construídos a partir de uma infraestrutura inicial básica, o restante do município era em sua maior parte dividido por setor de chácaras, com ocupações esparsas que serviam para lazer aos finais de semana e para atividades hortifrutigranjeiras. (Silva, 2012). Porém, a partir de sua emancipação a expansão urbana foi acontecendo de maneira que as ocupações irregulares e a especulação imobiliária ditaram a fragmentação da cidade.

Imagem 2 –Crescimento da mancha urbana de Valparaíso de Goiás (1984-2019)



Fonte: GoogleEarth. Manipulação André Barbosa. 2019

Com o crescimento demográfico vertiginoso após 1991 (Gráfico 1), despertou o interesse de várias empresas do ramo imobiliário, que viam naquela terra uma grande quantidade de demanda por habitação, e sabendo do intuito por parte do poder público de equipar a região com infraestrutura, desenvolveu-se as condições perfeitas para especulação imobiliária e parcelamento do solo

Gráfico 1 – Evolução Populacional 1980 - 2010



Gráfico 01- Evolução do crescimento populacional de Valparaíso de Goiás: 1980-2010. Organização e elaboração: SILVA, Gilmar Elias Rodrigues da. 2011.\*Estimativa do IBGE/Acervo de Luziânia-2011

A expansão da mancha urbana (Imagem 2), demonstra que a ocupação e adensamento nos bairros consolidados estagnou, o preço da terra subiu e os antigos setores de chácaras se tornaram o alvo da especulação imobiliária. Segundo Silva:

O município é então recortado pelos empreendedores imobiliários. As chácaras originadas de antigas fazendas são fragmentadas. Os seus solos abrigam novas unidades residenciais em espaços exíguos de moradia. (2012, p. 116)

Os empreendimentos imobiliários, ao ofertarem moradias tanto em condomínios menores para a população mais baixa renda (Imagem 3) quanto em condomínios para classe média, estão, portanto, alcançando a maior parte da população que se instala no município. Segundo a PMAD – 2013 da Codeplan (p.36), predominam as classes que possuem renda de 2 a 5 salários mínimos (42,92%), e os que possuem de 1 a 2 salários mínimo (21,54%).

Esse crescimento da mancha urbana é visualmente verificável com as imagens de satélites das Chácaras Anhanguera (Imagem 4) – principal bairro



afetado pela proliferação de áreas residenciais constituídas por múltiplas unidades de casas unifamiliares em pequenos condomínios horizontais para população de baixa renda. E também pelo crescimento dos condomínios verticais para classe média, Parque Clube 1 e 2 (Imagem 5), localizado no bairro Parque Rio Branco à margem da BR-040, inaugurado em 2014.

Imagem 4: Imagens de satélite Chácaras Anhanguera (2002-2019)



Fonte: GoogleEarth. Organização: André Barbosa, 2019.

Imagem 5: Imagens de satélite condomínios Parque Clube (2002-2019)



Fonte: Google Earth. Organização: André Barbosa, 2019.

O crescimento populacional associado ao desenvolvimento da mancha urbana de Valparaíso de Goiás, estimula um efeito cascata para a diminuição da qualidade de vida no município, pois aumentam diversas demandas nas áreas de infraestrutura (esgotamento sanitário, abastecimento de água, etc.) e de serviços como educação, saúde, transportes e segurança pública. Esses que antes já encontravam dificuldades, agora são inflacionados sem conseguir atender às necessidades de todos habitantes. Ocasionalmente em uma conturbada dinâmica por disputa de espaços. Topalov (1991, p.31) afirma que: “a cidade é um organismo, ou um sistema, onde o bom funcionamento dos elementos, depende do bom funcionamento do conjunto e vice-versa.”

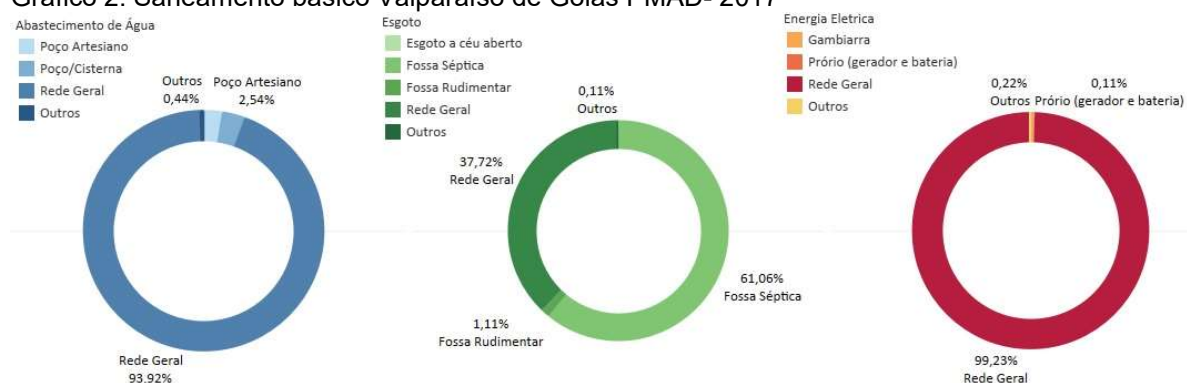
Sabe-se que “os processos socioespaciais que interferem na dinâmica metropolitana são multifacetados e complexos, de tal modo que é cada vez mais frequente a realização de pesquisas para conhecer cada realidade específica,

em todos os quadrantes do país” (PMAD, 2013. p. 15). A CODEPLAM realizou a Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) nos anos de 2013, 2015 e 2017 (preliminar), com o intuito de conhecer, entender e explicar o que se passa na área de influência direta de Brasília.

A pesquisa mais recente PMAD 2017/2018, foi disponibilizada acesso apenas ao relatório parcial, mas possuem informações que servirão de parâmetro para comparação e avaliação de possíveis melhorias. Os dados abaixo evidenciam as condições de infraestrutura urbana no município, resultando em um grau de vulnerabilidade a que estão sujeitos esses habitantes.

Analizando o Gráfico 2, com os dados da pesquisa de 2017, o abastecimento de água em Valparaíso de Goiás possui um total de 93,92% dos domicílios ligados à rede geral. Poços ou cisternas em consequência têm 3,1%, assim como poços artesianos que possuem 2,54% nos dias de hoje. Já em relação ao tipo de esgotamento sanitário da região, o percentual de domicílios ligados à rede geral apresenta dados de que a infraestrutura municipal não conseguiu acompanhar o crescimento populacional e do mercado habitacional nos últimos 5 anos.

Gráfico 2: Saneamento básico Valparaíso de Goiás PMAD- 2017



Fonte: CODEPLAM. PMAD-2017

Com o grande acréscimo de moradias, e a infraestrutura de sistema de esgotos ligados à rede geral se mantendo da mesma forma, ou com pequeno acréscimo em obras pontuais, a porcentagem que em 2013 (PMAD-2013) era de 45,78 %, em 2017/2018 apenas 37,72% de domicílios possuem o privilégio de uso desse serviço de saneamento básico, ao contrário do que rege no parágrafo



primeiro (universalização do acesso) dos princípios fundamentais da Lei de diretrizes nacionais para o saneamento básicos (LNSB, art. 2º)<sup>7</sup>.

As fossas sépticas, continuam sendo a maioria com 61,06%, e demonstrado um crescimento de 11,72% nesses anos, representando novamente quanto o parcelamento do solo se deu de sem uma avaliação prévia, principalmente na transformação de chácaras em pequenos condomínios, pois os construtores se aproveitando dessas fossas pré-existentes em zonas rurais ou optando por elas por ter um menor valor econômico, acabam preenchendo os pré-requisitos para efetivar a construção.

Outra discussão que deve ser levantada é quanto a eficiência das fossas chamadas de sépticas, que segundo o Instituto Trata Brasil (2015) podem se caracterizar como verdadeiras fossas rudimentares, devido à ausência de projeto, manutenção e pós-tratamento adequados.

Os domicílios que possuem ainda fossa rudimentar tiveram boa redução, com 1,11% nessa última pesquisa, assim como esgotamento a céu aberto, com apenas 0,11% das residências. Essas duas formas devem ser inutilizadas o quanto antes, devido ao grande risco para saúde da população, pois podem contaminar águas subterrâneas e ocasionar doenças veiculadas pela urina, fezes e água, como hepatite, cólera, salmonelose, verminoses, entre outras. (EMBRAPA, 2019).

Foram registrados a frequência da coleta de lixo na PMAD 2013, em 77,93% que ocorre semanalmente, enquanto a coleta diária abrange apenas 15,08%. Isso acaba refletindo na quantidade de entulhos jogados nas ruas e em áreas públicas vazias, provocando consequente avanço da degradação do solo, redução da vegetação, formação de erosões e posteriormente aparecimento de voçorocas que colocam em risco ruas e residências próximas. (Imagem 6)

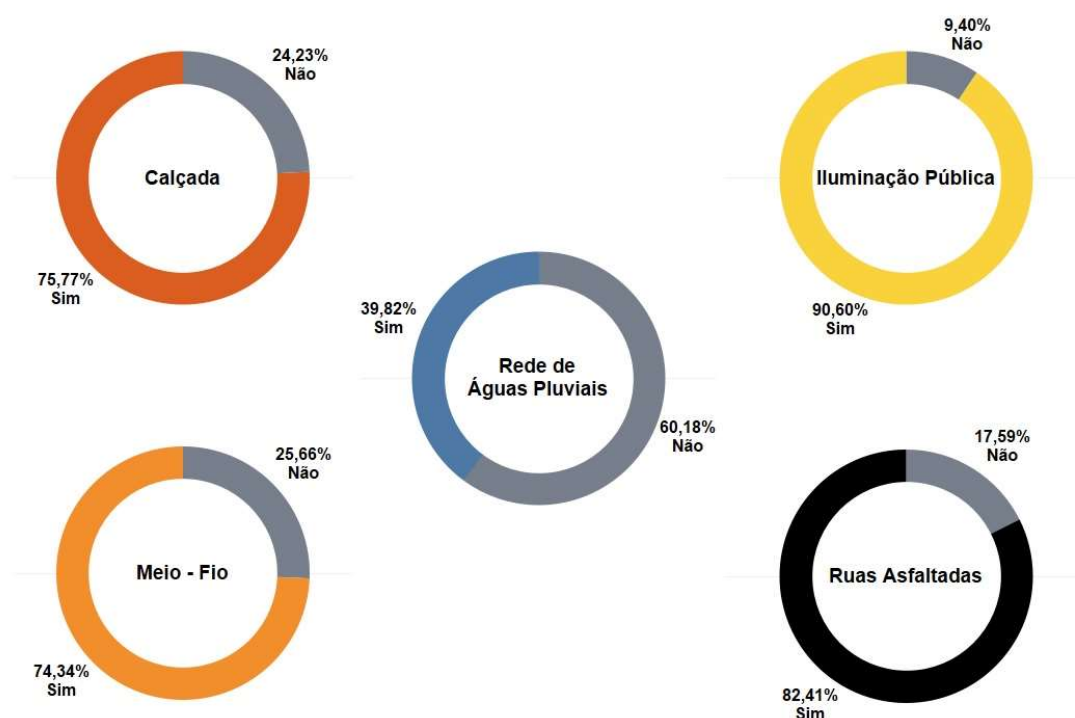
O município apresenta relativamente bom percentual mesmo com decréscimo de ruas asfaltadas no PMAD-2017, (82,51%) e calçadas (75,77%), porém as condições que elas se encontram não estão discriminadas na pesquisa, sendo que elas estão sujeitas a constantes questionamentos pela

---

<sup>7</sup> Lei Federal N° 11.445/2007, Art. 2°.

população e veículos de imprensa ao longo dos anos e das variadas gestões municipais, como podemos ver na Imagem 7 (Anexo).

Gráfico 3: Domicílios segundo a infraestrutura urbana PMAD - 2017



Fonte: CODEPLAM. PMAD-2017

Por ser um município totalmente urbano, possui características ampliadas de alguns dos problemas presentes nos grandes centros urbanos, como já foi visto na (Imagem 2). Grande parte da cobertura do solo foi impermeabilizada, devido à grande presença de malha viária coberta com massa asfáltica e de construções residenciais. A diminuição da drenagem do solo, além de ocasionar problemas ambientais como expostos acima (erosões e voçorocas) também são prejudiciais à manutenção das pavimentações nas vias com grande fluxo de veículos. Outro problema associado a essa impermeabilização são os alagamentos em épocas de chuva, que recentemente tem sido um risco enorme aos motoristas e pedestres, como foi relatado nos jornais dos dias 27 de janeiro e 13 de março desse ano. (Imagens 8 e 9)

Retratar alguns indicadores sociais municipais nessa pesquisa serão necessários para ter um panorama geral das condições as quais os moradores estão sujeitos.

Quando discutimos a educação, notaremos que o município consegue atender 86,18% dos estudantes, a maior parte deles (74,86%) são em escolas públicas (PMAD, 2015). Os que buscam estudo em outros lugares, principalmente no Plano Piloto contabilizam 7,09% apenas. Esses números “satisfatórios” demonstram, porém, um problema refletido não na oferta, mas sim na demanda pela educação, pois a grande maioria da população do município declara não estudar mais por diversos motivos<sup>8</sup>, mesmo tendo baixos níveis de escolaridade: fundamental incompleto, com 32,79%; o médio completo, com 25,63%, e o médio incompleto, com 13,79%. (PMAD 2013, p.30).

A falta de interesse ou distância da moradia até a escola podem ser reflexo da quantidade baixa de estabelecimentos públicos de ensino (Tabela 2) que possam atender a todos habitantes, como também a falta de espaços culturais (Tabela 3) que contribuam para estímulo da população à capacitação intelectual.

Tabela 2: Estabelecimentos de ensino e matrículas em Valparaíso de Goiás

### Estabelecimentos e matrículas

Tipo	Estabelecimento	Matrícula
Creche	24	1.684
Pré-escola	37	4.430
Ensino Fundamental	63	24.179
Ensino Médio	25	5.944

Fonte: INEP, Censo Escolar, 2015.

<sup>8</sup> As duas principais razões dos 63.275 moradores não estudarem são: 26.396 alegaram que não estudam porque trabalham e 22.830 alegaram falta de interesse. São quase 2 mil os que alegaram não estudar por não haver vaga na escola ou pela distância desta em relação à moradia. (PMAD – 2013)

Tabela 3: Espaços culturais públicos em Valparaíso de Goiás

### Espaços culturais públicos

Tipo	Quantidade
Biblioteca	1
Biblioteca Comunitária	...
Centro Cultural	...
Teatro	...

Fonte: Ministério da Cultura, 2016.

Ao verificarmos as informações de pessoas ocupadas por nível de instrução (Tabela 4) notamos que devido à grande quantidade de ofertas de empregos no município serem de nível médio, estas optam pelo trabalho ao invés da continuidade dos estudos até o ensino superior.

Tabela 4: Quantidade de Empregos por nível de instrução Valparaíso de Goiás

### PESSOAS OCUPADAS

#### Por nível de instrução



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, Relação Anual de Informações Sociais - RAIS, 2016.

Com relação ao sistema de saúde no município, a PMAD-2015 revela que apesar de 84,07% utilizarem os serviços de Valparaíso de Goiás, grande parte é para o atendimento básico feito em postos de saúde, uma vez que o município não possui capacidade de fornecer condições para tratamentos avançados como cirurgias e unidades de tratamento intensivo.

Tabela 5: Estabelecimentos de Saúde em Valparaíso de Goiás

#### Estabelecimentos

Tipo	Quantidade
Hospital Geral	1
Hospital Especializado	1
Hospital Dia	1
Pronto Socorro Geral	-
Clinica/Ambulatório Especializado	12
Policlínica	2
Centro/Unidade Básica	38
Posto	-
Unidade de Vigilância	-
Outros	37

Fonte: Ministério da Saúde, Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde, 2016.

Segundo o Ministério da Saúde, Valparaíso contava em 2017 com apenas 67 leitos (30 SUS) e nenhum leito de UTI.<sup>9</sup> Como podemos ver na tabela (Tabela 5), a grande maioria dos estabelecimentos de saúde do município são unidades básicas e clínicas especializadas. Esses fatos são constantemente relatados nas mídias, em matérias sobre o excesso de pacientes do “entorno” nos hospitais do DF, principalmente Gama e Santa Maria, por serem os mais próximos da divisa sul. (Imagem 10)

No que refere ao espaço econômico, ele não corresponde apenas ao espaço do território municipal, a análise a ser feita é da economia local na escala da região, considerando juntamente as decisões econômicas nacionais.

<sup>9</sup> Ministério da Saúde/Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde - DATASUS/Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde - CNES

Gráfico 4: PIB per capita Valparaíso de Goiás / Média nacional (1999-2015)



Segundo IBGE, o PIB per capita municipal (R\$ 14.699,68 /hab.), apresentou grande crescimento nos últimos anos (Gráfico 4) sendo o comércio – incluso no setor de serviços – o maior responsável por esse desenvolvimento surpreendente (Gráfico 5).Apresentando desde o início da construção do município um crescimento às margens da BR-040 e suas vicinais, hoje vem se expandindo para as demais localidades, na tentativa de atender às demandas populacionais existentes. Um importante marco na consolidação como um subcentro na periferia metropolitana de Brasília, foi a construção dos Shoppings Centers (Shopping Sul e Paraíso Mega Center), sendo um local de lazer que gera grande atratividade na busca de empregos e de consumidores dos municípios goianos próximos.

Apesar de mostrar esse forte crescimento econômico, com tendências a se tornar um subcentro metropolitano ao sul do DF (Magno, 2017, p.17), Valparaíso ainda hoje é muito dependente da capital federal no quesito de busca por trabalho, sendo que a grande maioria (55%) trabalham no DF (PMAD – 2017).

Gráfico 5: PIB per capita / atividade econômica



O principal meio de transporte utilizado para deslocamento de todos que possuem emprego dentro e fora do município segundo a PMAD – 2015, é o ônibus (17%), enquanto os que utilizam automóvel somam 11,8%. Levando isso em conta, averiguamos que a grande dependência pelo serviço de transporte público, principalmente interestadual, não é suprida pelas empresas de transporte. A quantidade, qualidade e as rotas dos ônibus não são capazes de garantir aos usuários o acesso às diferentes localidades, segregando parcela da população ao acesso à cidade em suas variadas vertentes. Da mesma forma acontece com a circulação interna do município, deixando grande parcela dos habitantes distantes das principais rotas de transporte público, dificultando a mobilidade dos que não possuem capacidade financeira para adquirir um automóvel.

A cobertura e a oferta interna do transporte público de Valparaíso de Goiás é muito precária e escassa, centralizando dentro do próprio município a oferta de transporte e comércio elevando a segregação sócio espacial. Esses espaços comuns de circulação geram atração de mercados, repetindo o desenvolvimento inicial da cidade ao longo da BR-040. (MATOS, 2009. p. 34)

As novas demandas habitacionais de Valparaíso e a criação de novas centralidades vão de encontro com a lógica das rotas do transporte. Fermisson

et al.(2004, p. 5) ressaltam que a configuração espacial e o tipo de serviço oferecido pelo sistema de transportes define os níveis de acessibilidade entre localizações, isto é, a maior ou menor facilidade com que as diferentes localizações são fisicamente acedidas.

Com isso, há uma verdadeira demanda por aquisição de automóveis particulares, gerando grandes congestionamentos que se tornam cada vez mais práticas comuns do dia-a-dia da sociedade brasileira e acontecem pelo fato das vias alcançarem sua capacidade máxima de veículos para o fluxo de trânsito, os conhecidos horários “de pico”. A saturação destas vias é entendida quando comparados o consumo do espaço das vias por modos diferentes de transporte.

Os degradação da qualidade de vida, por estarem presentes nessa esfera do cotidiano, e podem ser considerados também como uma das principais características do “caos” urbano, onde é sentido na vivência da população a confirmação do desordenamento urbano os problemas enfrentados no transporte contribuem para a, pela sua precariedade (MATOS, 2009. p. 29)

Cada vez que a organização do espaço urbano falha na garantia de alguns elementos essenciais para construção da cidadania (escola, transporte, trabalho, etc.), originam um grave problema social – violência – que afeta todos os habitantes de forma direta e indireta. Ela passa a fazer parte do dia-a-dia da cidade, transpassando a barreira simbólica e atingindo a condição humana dos que estão suscetíveis de sofrer suas consequências. Essa que antes de ser dos sujeitos em si, como afirma Silva e Chaveiro (2015, p.114), “é a violência do espaço na vida dos sujeitos”.

Tabela 6: População, segundo o tipo de violência – Valparaíso de Goiás

Tipo de Violência	Nº	%	% dos que sofreram
Total com 16 anos ou mais	131.630	100,00	
Não sofreu	124.969	94,94	
<b>Sofreram violência</b>	<b>6.661</b>	<b>5,06</b>	<b>100,00</b>
Roubo de carros	279	0,21	4,20
Furto de carros	233	0,18	3,50
Furto de dentro do carro	93	0,07	1,40
Roubo de motocicletas/lambretas	93	0,07	1,40
Furto de motocicletas/lambretas	47	0,04	0,70
Arrombamento	186	0,14	2,80
Tentativa de arrombamento	140	0,11	2,10
Roubo de outros bens	1.677	1,27	25,17
Furtos pessoais	3.540	2,69	53,15
Agressão física/ameaças	373	0,28	5,59

Fonte: Codeplan - Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios- PMAD - Valparaíso de Goiás- 2015



Essa vivência cotidiana da violência juntamente com a sensação de segregação, gera uma resistência e dificuldade do indivíduo criar identidade com seu local de moradia, demonstrando fenômeno descrito acima nesse capítulo, um trampolim demográfico, em que migrantes saudosos de suas terras querem retornar a elas ou assim que melhorar situação financeira, migrar para local de melhores condições, Brasília, no caso específico dessa pesquisa.

Tabela 7: Homicídios Doloso Valparaíso de Goiás 2012 - 2017

MUNICÍPIO	HOMICÍDIO DOLOSO (NÚMERO)			
	2012	2015	2016	2017
Valparaíso de Goiás	97	83	73	65
<b>TOTAL: 1</b>	97	83	73	65

Fonte(s): Secretaria da Segurança Pública e Justiça - SSPJ

Alguns dados nos demonstram que a violência em Valparaíso de Goiás vem regredindo, como na PMAD 2015 (Tabela 6), em que 94,94% não sofreram nenhum tipo de violência, dos que sofreram os casos com maior ocorrência foram de furtos pessoais (53,15%), roubos de outros bens (25,17%), agressão física e ameaças (5,59%). A taxa de homicídios (Tabela 7) também apresentou decréscimo de 97 para 65 mortes a cada 100 mil habitantes nos últimos anos, apesar de ainda ser alta, porém a cidade que já foi classificada como uma das mais perigosas do mundo em 2011 (Imagem 11), ainda hoje figura constantemente em matérias de jornais sobre violência no “Entorno do DF” (Imagem 12).

Todos fatores expostos das condições socioeconômicas, culturais, de infraestrutura da cidade, refletem algumas características que inserem a população em determinado nível de fragilidade perante o meio urbano. Os baixos níveis de escolaridade, distância do trabalho à residência, serviços públicos precários, ausência de uma segurança pública atuante nos bairros mais pobres, moradias mal planejadas e “amontoadas”, traduzem-se em uma diminuição da cidadania, e conseqüentemente em um aumento da vulnerabilidade dos que ocupam esse espaço urbano.

As ações, portanto, que devem ser feitas nesse sentido pelo poder público municipal, seria de evitar o aparecimento de novas áreas periféricas, que não

possuem equipamentos necessários para um indivíduo exercer sua cidadania, ficando menos expostos as ações criminosas ou condições subumanas de vida. Assim como é necessário que seja feito concomitantemente uma ação nos territórios que já se encontram vulneráveis, depreciados em suas vertentes urbanas que estimulam e se fortalecem à medida que há uma constante ausência do poder municipal. Segundo Ferreira e Penna (2005, p.86), “agir sobre o território significa criar oportunidades novas ou estratégicas para que os processos sociais se realizem de forma menos perversa, as mudanças ocorram e os territórios tenham novas identidades”.

A capacidade de prestação de serviços básicos de infraestrutura urbana associados à boa qualidade nos serviços públicos (educação, saúde, transportes) refletem em melhoras significativas na qualidade de vida dos habitantes, diminuindo a vulnerabilidade, a exposição à violência, tanto psicológica, quanto à física diretamente sentida e representada pelo medo diário nos bairros mais pobres. Portanto, o meio urbano modifica a vivência do cidadão, podendo traduzir sua relação com a cidade em uma luta constante – um enfrentamento aos perigos e desafios que lhe são impostos diariamente – ou em uma experiência harmônica, com a cidade cumprindo suas funções sociais, como estabelecido na Constituição Federal de 1988 em seu art. 182, baseado na Nova Carta de Atenas 2003:

Uma cidade para todos, que deve buscar a inclusão das comunidades através da planificação espacial, e medidas sociais e econômicas que por si só devam combater o racismo, a criminalidade e a exclusão social [...] Outra função é a cidade saudável, obedecendo as normas da Organização Mundial da Saúde, melhorando as habitações, meio ambiente, e com o planejamento sustentável, reduzir os níveis de poluição, lixo e conservar os recursos naturais [...] A cidade produtiva que potencializa a competitividade, gerando postos de trabalho e pequenos negócios, fortalecendo a economia local, e melhorando o nível dos cidadãos através da educação e a formação profissional [...] Ainda outras das funções da cidade são os movimentos racionais e a acessibilidade, que vinculam o planejamento a estratégia de transporte de forma integrada. (Garcias; Bernardi, p.8. 2008)

## **CAPÍTULO 3 – PLANEJAMENTO URBANO E ORDENAMENTO TERRITORIAL**

A história do planejamento urbano no Brasil demonstra diversas falhas que foram úteis para contribuir na elaboração de políticas atuais de organização das cidades. A idealização de que as cidades deviam ser planejadas com intuito de serem “embelezadas”, foi um dos fatores que regeu as políticas urbanas no Brasil no final do Século XIX. Assim como:

Acreditem que só os técnicos e “planejadores” urbanos conheciam a cidade; desconsiderarem a cidade real e planejarem apenas a cidade legal/formal; crerem na supremacia técnica sem considerar as forças sociais dinâmicas que nela atuam e; desconsiderarem o anseio da maioria dos que vivem nas cidades e atenderem a uma minoria dominante. (Capacidades, 2019. p,9)

A gestão territorial apresentou, então, grande evolução a partir da Constituição Federal Brasileira de 1988, em seu Capítulo II, artigo 182, com: “objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”, repassando aos municípios o encargo de elaboração e execução do planejamento urbano de seus territórios e incumbindo-os com a obrigatoriedade de elaboração de um Plano Diretor, sendo ele o “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (§1º).

Em 10 de julho de 2001, foi criada a Lei 10.257 (Estatuto da Cidade) que veio para: “estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (Parágrafo único). O compromisso de ampliar a todos cidadãos o acesso e direito a cidade, são alguns dos fundamentos que passaram a permear essas políticas. Ressaltando que a Gestão Democrática da Cidade (art.43 a 45), foi um dos principais instrumentos para incluir a participação popular em uma gestão participativa e compartilhada nos projetos para se pensar o meio urbano, onde exercem sua cidadania, e são atingidos cotidianamente.

Ao olharmos para nossa área de pesquisa, verificamos em capítulos anteriores que a expansão da metrópole de Brasília ocasionou um crescimento populacional e adensamento urbano acelerado nos municípios periféricos limítrofes ao Distrito Federal, construiu um território fragmentado e desordenado, necessitando da ação estatal para “dirigir, orientar e dispor de normas e procedimentos para a obtenção dos resultados de qualificação e de manutenção dos ambientes socioespaciais” (Gonzáles, 2010).

A interferência inicial do poder público municipal de estimular a migração para povoar seu espaço urbano sem um planejamento que visasse a possibilidade de crescimento posterior, gerou consequências de padrões descontrolados de urbanização, ficando o ordenamento da cidade ao arbítrio das vontades de cada agente no espaço. Essa produção e transformação do espaço deveria, portanto, ser anterior a ocupação, com intervenções técnicas e práticas.

O planejamento urbano poderia, então, ser feito de maneira contínua, se atendo a construção histórica daquele espaço urbano, juntamente com a mensuração quantitativa e qualitativa das necessidades atuais, projetando para perspectivas futuras. É recomendado então para se fazer uma previsão do comportamento urbano, conhecer os fenômenos, fundamentar os meios que possibilitem alcançar os objetivos, discriminar instrumentos e agentes a serem empregados. Segundo Gonzales (2016), significa dizer tecnicamente o que fazer e como fazer, com que prioridades e com quais recursos; e complementa:

O processo de planejamento urbano consiste, sumariamente, em conhecer o espaço atual da cidade e, por meio desse conhecimento, estabelecer as intervenções necessárias para mudar sua configuração e sua evolução naquilo que se demonstrar necessário para sua correção. (Gonzáles, 2016. Site)

Essas ferramentas disponíveis para o poder público planejar o ordenamento do território em constante reprodução, possuem como objetivo a democratização e desenvolvimento do espaço urbano, consequentemente melhorando a qualidade de vida.

A cidade e seus componentes (solo urbano, infraestrutura, equipamentos públicos, habitações, comércios e transportes), é considerada o objeto real do planejamento urbano, sendo ela:

Um fenômeno evolutivo, multifacetário e complexo, cujos componentes interagem, formando um quadro socioespacial único, em constante vivência e transformação. Assim definida, sua gestão demanda um método de administração compatível com tal concepção, que lhe garanta eficácia, pela capacidade de prever e monitorar o fenômeno urbano local. (Gonzáles, 2016. Site)

### **3.1. Plano Diretor: instrumento de desenvolvimento urbano.**

A definição de Plano Diretor (PD) pelo Estatuto da cidade diz que ele é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, e faz parte integrante do processo de planejamento municipal (Art. 40). Algumas outras conceituações baseadas nos parâmetros legais sugerem, como Meirelles (2006), que o PD é o complexo de normas legais e diretrizes técnicas para o desenvolvimento global e constante do Município, sob os aspectos físico, social, econômico e administrativo, desejado pela comunidade local”. Gasparini (2004) considera que é uma lei municipal sistematizadora do desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo do Município, em função do bem-estar de sua população”. E Luft (2019), demonstra que ele possui caráter de estabelecer normas como zoneamento de uso e ocupação do solo, parcelamento do solo urbano, do sistema viário e de transporte.

Todas essas definições em sua essência, enxergam o Plano Diretor como um instrumento decisivo regido por princípios técnicos, legislado por normas definidas, avaliado pela participação popular, coordenado e conduzido pelo poder municipal que estabelece parâmetros para um desenvolvimento territorial, ampliação da cidadania e bem-estar social. Salientando que em suas diversas definições, todas convergem para a sua necessidade, aonde, sem ele, não seria possível um planejamento urbano eficaz e ordenado.

O primeiro momento do planejamento urbano, segundo Luft (2019), deve obedecer a regras básicas, como delimitar os limites de ação do Município, a

forma, o alcance de sua regulamentação, sua abrangência territorial, os mecanismos de gestão e a demarcação do princípio da função social da propriedade urbana. É no reconhecimento dos fenômenos que estão agindo sobre a cidade que devem ser listadas e mapeadas por ordem de prioridade, para em um momento posterior serem descritas no instrumento de controle das modificações contínuas, capaz de interferir nessas questões, buscando resolvê-las.

O Plano Diretor tem por finalidade ser baseado em necessidades concretas da realidade espacial e social, funcionando como um mediador entre o presente e projeções de desenvolvimento futuro. Ele seria capaz de suscitar um ciclo de credibilidade capaz de inserir a população na discussão do desenvolvimento da cidade. O que acontece hoje no senso comum da população, é o questionamento constante da eficácia dos planejamentos, uma vez que esses ocorrem em vários âmbitos (acadêmico, político, social), porém, não refletem em ações que arquitetem melhorias para a vivência dos cidadãos, fazendo com que o problema urbano não resolvido se adapte e se torne parte do dia-a-dia de cada um, sem a esperança de resolução.

Em consequência disso, ocorre grande abstenção social na participação de novos projetos, pois não enxergam uma conexão entre o início e o resultado final. Para o cidadão, não tem importância apenas a criação de legislação sobre o meio urbano, somente o acompanhamento e participação em todas etapas será capaz de garantir melhorias para sua vida.

As visões de uma jurista e de um geógrafo convergem na importância da participação popular. Luft (2019), afirma que o Plano Diretor não pode apenas ser instituído juridicamente como lei, vez que seus preceitos devem estar marcados por dois adjetivos essenciais que são a exequibilidade e a aptidão à afirmação dos habitantes como sujeitos da cidade. Assim como Milton Santos (2007, p.105) ressalta que:

a luta pela cidadania não se esgota na confecção de uma lei ou da Constituição, porque a lei é apenas uma corporificação, um momento finito de um debate filosófico sempre inacabado. [...] o cidadão, a partir das conquistas obtidas, tem de permanecer alerta para garantir e ampliar sua cidadania.

O Plano Diretor apesar de passar por uma elaboração minuciosa, deve ser revisto e avaliado constantemente, pois lida com um objeto em constante modificação, inevitavelmente dinâmico e seu desenvolvimento envolve a presença de múltiplos sujeitos que atuam na transformação desse espaço. A agilidade e rapidez vão auxiliar na flexibilidade desse planejamento, essencial para a garantia de um desenvolvimento urbano contemporâneo.

Outros princípios básicos no planejamento urbano que devem ser esperados, são os de que não podem se pretender em alcançar somente melhorias no desenvolvimento econômico, uma vez que todos indicadores sociais – como os descritos nesse trabalho – também devem ser levados em conta. A qualidade de vida do cidadão não pode ser calculada apenas em termos financeiros<sup>10</sup>, mas no crescimento total de disponibilidade de equipamentos públicos e melhoria nos serviços prestados pelo governo municipal. A partir disso, com um balanço dos resultados, devem ser avaliados se as decisões e métodos foram satisfatórios para resolução dos problemas.

Por ser um instrumento de normas claras, o Plano Diretor deve contemplar todos aspectos de ocupação do espaço que também existem no planejamento das diversas esferas – federal, estadual e municipal. Lembrando da importância ainda maior de possuir correlação com planejamentos regionais formulados para as Regiões Metropolitanas, e para a RIDE, como no caso desse trabalho. As políticas devem ser descritas e pensadas metodologicamente em suas áreas específicas. A aplicação direta na lei para o enfrentamento da problemática é um fator determinante.

Para que isso ocorra, deve-se determinar o conteúdo das políticas urbana, que de acordo com Luft (2019, p.9):

Podem ser alcançadas a partir de estudos e análises rigorosas de aspectos sociológicos, demográficos, espaciais, econômicos, de saúde e educação das diferentes regiões que compõem as cidades. Conhecendo estes fatores, poderão ser inseridos princípios gerais e regulamentações setoriais para cada um destes âmbitos do Município.

---

<sup>10</sup> Essa que pode ser uma vertente a ser pesquisada confrontando a população que obteve em médio e longo prazo melhorias nas condições financeiras com a permanência no município ou a saída dele para cidades ou bairros mais prestigiados.

A qualificação urbanística municipal é totalmente relevante para o plano, pois permite aos técnicos, políticos e habitantes avaliarem o verdadeiro potencial que sua cidade tem a dispor. Um satisfatório planejamento de parcelamento e uso do solo, com a destinação da função social para cada propriedade (comércio, habitação, público), favorece um ordenamento territorial, reduzindo situações conflitantes em meios urbanos, como por exemplo, estacionamentos de comércios em locais inapropriados dificultando a circulação de pedestres e causando transtornos a fluidez do trânsito; ausência de setores comerciais específicos para cada atividade; existência e criação de oficinas mecânicas; bares; boates, dentre outros, próximos a residências já existentes.

O princípio da função social da propriedade deve se ater ao direito fundamental de todo indivíduo possuir liberdade para usar e gozar de sua propriedade da melhor forma que achar<sup>11</sup>, porém deve estar em consonância com o bem-estar geral<sup>12</sup>.

Em uma área urbana, esta conjugação entre os interesses privado e público ocorre quando o proprietário dá uma destinação útil ao bem, observando os padrões de uso e ocupação. Não pode deixar o imóvel ocioso enquanto todo o erário arca financeiramente com as despesas de infraestrutura locais, as quais agregam valor ao bem. (Luft, 2019. p, 14)

A dificuldade existente é de avaliar se as propriedades estão cumprindo sua função social, gerando conflitos de interesses entre o público e o privado, necessitando da ação do gestor, amparado pela lei municipal responsável pelo ordenamento urbano.

O plano diretor deve então harmonizar todas demandas de sua população. Não prevalecendo as necessidades de uns perante outros<sup>13</sup>, devendo sim favorecer a funcionalidade do espaço: moradias em zonas adequadas para habitação, estímulo ao lazer e cultura local, melhoria da

---

<sup>11</sup> Lei nº 10.046 de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)

<sup>12</sup> Constituição Federal de 1988, Art. 5º, Inc XXIII.

<sup>13</sup> Apesar de vermos na construção histórica municipal o predomínio dos interesses do mercado imobiliário e outros grupos que detinham o poder de ocupação nesse território.



mobilidade inframunicipal e interestadual, boa qualidade na oferta de serviços públicos e desenvolvimento urbano aliado à sustentabilidade do meio ambiente.

A grande barreira a ser superada após quase dezoito anos da obrigatoriedade dos municípios em planejar seus territórios internamente, com a utilização o Plano Diretor, é a de que essa ferramenta ultrapasse a mera existência legal e seja posta de maneira eficaz à disposição da sociedade em geral, convergindo para que uma conscientização coletiva reflita melhorias individuais.

### **3.2. Plano Diretor de Valparaíso de Goiás**

O Plano Diretor do município de Valparaíso de Goiás criado pela Lei Complementar nº 063, de 19 de Julho de 2012, foi o primeiro a ser aprovado pelo município como uma ferramenta de planejamento e ordenamento do solo urbano. Por esse motivo, optou-se pela escolha dele como um marco temporal a ser analisado em nossa pesquisa. As transformações da dinâmica urbana serão analisadas a partir dele, pois será uma avaliação da atuação do poder público no espaço municipal.

A elaboração desse plano é apresentada pela Constituição Federal de 1988, como o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, e tem como princípios: a busca pela equidade urbana e a justa distribuição dos ônus e benefícios do processo de urbanização: o princípio da função social da cidade e da propriedade.

Esse Plano Diretor estabelece em seu art.12, §1º, que possui horizonte de quatro anos após a aprovação para que seja revisto e avaliado.

O método utilizado para avaliação do Plano Diretor será com base no Projeto Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos, um convênio realizado entre o Observatório das Metrópoles – IPPUR/UFRJ, e Secretaria Nacional de Programas Urbanos do Ministério das Cidades. Esse projeto foi criado em 2011 após 10 anos da criação do Estatuto da Cidade com a finalidade de realizar a avaliação qualitativa de Planos Diretores em todo o Brasil, mobilizando a sociedade e os pesquisadores de todo o país para construção de um quadro do planejamento urbano.

O roteiro nacional unificado (IPPUR, 2011) para análise do Plano Diretor, busca verificar se estavam explícitas as principais estratégias para o desenvolvimento do município, se a linguagem era acessível e qual a relação com o orçamento municipal e com investimentos em infraestrutura. A síntese da avaliação será feita por eixos temáticos: a) diretrizes, instrumentos e macrozoneamento municipal, b) habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade c) sistema de gestão e participação democrática.

***a) Diretrizes, Instrumentos e Macrozoneamento municipal.***

O Plano Diretor de Valparaíso de Goiás rege em seus princípios fundamentais, em consonância com o art. 2º do Estatuto da Cidade, a garantia do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade.

As funções sociais da cidade são compreendidas como direito de todo cidadão de acesso à moradia, ao transporte público, ao saneamento básico, à energia elétrica, à iluminação pública, à saúde, à educação, à cultura, à assistência social, ao lazer, à segurança pública, aos espaços e equipamentos públicos e à preservação do Patrimônio Cultural e Natural. (LC nº 063, 2012, Art. 2º, §I)

A intervenção do Poder Público, no art. 11, para condicionar o exercício do direito da propriedade urbana ao interesse coletivo, tem como finalidade:

- I– condicionar a densidade populacional à correspondente e adequada utilização da infraestrutura urbana;
- III– promover o adequado aproveitamento do espaço urbano, respeitados os padrões urbanísticos e o direito da propriedade;
- IV– criar zonas e áreas sujeitas a regimes urbanísticos específicos.

O Plano Diretor deve definir como cada porção do território cumpre sua função social e, para tanto, deve apresentar, com clareza, a configuração espacial das diretrizes e dos instrumentos voltados à regulação do uso e ocupação do solo e dos investimentos públicos.

Para esse ordenamento do solo, o município é dividido por meio de um macrozoneamento, conforme previsto no Art. 33 da LC 063/2012, estimulando a ocupação e o uso do solo de acordo com as especificidades das diferentes

porções do território municipal (art.33,I LC 063/12) e mantendo a diversidade e a dinâmica dos espaços urbanos (art.33,III LC 063/12). Serão divididas da seguinte forma:

- I– Zonas de Uso Misto-ZUM;
- II– Zonas de Adensamento Restrito - ZAR;
- III– Zonas Especiais de Interesse Social- ZEIS
- IV– Zonas Especiais de Interesse Urbano e Ambiental - ZEIUA;
- V– Zonas de Proteção Ambiental - ZPA;
- VII– Zonas de Expansão Urbana - ZEU;
- VIII– demais Zonas e Áreas Especiais.

A expressão visual do macrozoneamento foi demonstrada na planta criada no ano de 2012, delimitado juntamente com o Plano Diretor e voltado às funções sociais que cada bairro teria em relação ao seu município. (MAPA 2).

As principais zonas a serem analisadas na pesquisa são as de Uso Misto que tiveram maior mudança nesse período, e por estar disposto na maior parte do território municipal, uma vez que esse se caracteriza por ser totalmente urbano, como visto anteriormente.

As Zonas são subdivididas em três: ZUM1, ZUM2 e ZUM3.Dividem-se de acordo com as características do sistema viário urbano, e o perfil de ocupação recomendável segundo o Coeficiente de Aproveitamento<sup>14</sup> 1,5; 4,0 e 3,0, respectivamente.

Por caracterizar-se em uma zona de alta densidade, permite-se nas Zonas de Usos Misto 2 (ZUM – 2), usos urbanos residenciais uni e multifamiliares, verticais de alta densidade com até 12 pavimentos em vias locais e com até 20 pavimentos em vias coletoras e arteriais. (LC 063, 2012, Art. 36, §1º, b)

A Zona de Adensamento Restrito - ZAR, descrita no §2º do art. 36, abrigará a área urbana de menor densidade populacional e onde se estimula usos urbanos relacionados às chácaras e sítios de lazer, com Coeficiente de Aproveitamento máximo de 0,6.

---

<sup>14</sup>O **coeficiente de aproveitamento** é um número que multiplicado pela área do terreno indica a quantidade máxima de metros quadrados que podem ser construídos. somadas as áreas de todos os pavimentos. Basta dividir a área total edificada (contando com todos os pavimentos) pela área do terreno ou lote (Wikipédia)

As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) deverão abrigar assentamentos urbanos de contingentes populacionais menos favorecidos.

§ 3º. Poderão apresentar parâmetros urbanísticos específicos, que impliquem numa efetiva melhora da qualidade de vida das pessoas e das famílias beneficiadas, com a garantia de acesso à infraestrutura urbana e aos equipamentos de consumo coletivo, tais como, escolas, postos de saúde e equipamentos de esportes e lazer, com Coeficiente de Aproveitamento máximo será de 1,0.

O Plano demarcou apenas um bairro como Área Especial de Interesse Social (AEIS), o bairro da Vila Guaíra, situado nas divisas com Novo Gama, pelo Ribeirão Santa Maria, e Distrito Federal (DF-290). É um bairro com extrema vulnerabilidade sócioespacial, e teve seu início a partir de invasões em fundos de vales, áreas inóspitas para habitação. (Imagem 14) Ressaltando que o Plano especifica no §5º do art. 36, que as ZUM e as ZEIS, especialmente em suas porções mais adensadas, são as zonas prioritárias para a disponibilização de infraestrutura urbana.

As Zonas de Proteção Ambiental- ZPA, no §6º, correspondem a áreas que, em função de suas características naturais e/ou das funções que exercem no meio urbano, necessitam de proteção ou preservação, constituindo áreas de preservação rigorosa.

O Plano dispõe da possibilidade de criação de Unidades de Conservação, conforme Art. 95, §4º, a partir de Leis específicas. Porém, não demarca a necessidade de recuperação e preservação imediatas em áreas que possuem grande degradação ambiental, protelando essa situação que agrava à medida que passa o tempo.

Como descrito de forma crítica, acontece da mesma forma em outros PD municipais no Brasil, devido ao mau planejamento e uso dessa ferramenta que deveria nortear as ações de proteção ambiental.

O principal instrumento de ordenação do uso e ocupação do solo, restringe-se, na maior parte dos casos, a definição de unidades de conservação integral, sem enfrentamento dos conflitos vinculados a dinâmica de operacionalização dessas e de outras categorias de áreas de interesse ambiental tanto nas áreas urbanas quanto nas rurais. (IPPUR, 2011. p. 42)

As Zonas de Atividades Econômicas – ZAE, como citado no §7º, em função de sua localização, de suas características topográficas e das diretrizes gerais da Política Urbana, serão áreas de uso exclusivamente econômico, vedados os usos residenciais, mistos e institucionais que impliquem na geração de fluxos de pessoas nas suas vias, sendo admitido o Coeficiente de Aproveitamento máximo de 2,0. O município apresenta duas demarcações dessa forma de zoneamento, porém não especifica no decurso da lei, de que forma e quais seriam as ações econômicas a serem instaladas na região.

As Zonas de Expansão Urbana – ZEU (Art. 36, §8º), configuram áreas de expansão planejada da ocupação urbana e somente serão parceladas, com a devida aprovação do Conselho da Cidade, após o adensamento das áreas disponíveis, respeitadas as diretrizes de expansão do sistema viário. Admite Coeficiente de Aproveitamento de 1,0.

A demarcação e subdivisão do município em forma de zoneamento, auxilia na elaboração de projetos para ocupação e parcelamento do solo, uma vez que eles deveriam ser empregados na forma que prevê a lei.

Efetivar ações de desenvolvimento da cidade ancorado no Plano Diretor seria então a essência da forma democrática de uso do espaço, pois a delimitação dessas áreas realizou-se a partir de um processo de estudo técnico, junto com interesses políticos e populacionais.

### ***b) Habitação, Saneamento Ambiental e Transporte***

O Estatuto da Cidade, em seu Art.2º,I, define como garantia do cidadão direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer para as presentes e futuras gerações. Dessa forma, deve-se avaliar se o Plano Diretor incorpora as diretrizes, instrumentos e programas que garantem aos moradores a disponibilidade desses serviços.

Os objetivos para a política habitacional do município visam:

Art. 80. [...] reduzir o déficit de moradias, melhorar as condições de vida e das condições de habitação, especialmente da população de baixa

renda, inibindo a ocupação desordenada e em áreas de risco geológico ou natural, oferecendo alternativas e garantindo o atendimento das funções sociais da cidade e da propriedade. (LC 063, art. 80)

Em suas diretrizes (LC 063, Art. 81, II e IV), é válido ressaltar a preocupação de construir habitações populares para transferência da população presente em áreas de risco delimitada pelas ZEIS. A necessidade de criar políticas alinhadas aos programas federais também é levada em conta, coibindo demandas migratórias que excedam a oferta de locais aptos à moradia. A destinação de novas moradias criadas nas ZUM, é de prioridade para residentes a pelo menos cinco anos no município.

O Art. 82 do Plano Diretor define que a execução dessa política habitacional será feita pelo poder executivo e terá como prioridade a construção e reforma para classes de renda mais baixa.

O programa do governo federal Minha Casa Minha Vida – MCMV – não está descrito no Plano Diretor, apesar da grande influência que ele exerce na transformação espacial e parcelamento do solo municipal. Um ano após a aprovação do PD, ele alcança seu ápice quando 59% do total de unidades contratadas eram da Faixa 1<sup>15</sup>.

Para implantar essa política habitacional, o município poderá se utilizar dos instrumentos e recursos previstos na lei:

- I– criação e implementação de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;
- II– parcelamento; edificação ou utilização compulsórios, na forma prevista no Estatuto da Cidade, das glebas ou parcelas inseridas nas áreas urbanas, com ocupação inferior a 20% dessas áreas;
- III– o solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, conforme especificações do inciso II deste Artigo, poderá ser objeto de cobrança progressiva do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU. (Art.84, LC063)

Sobre a política para infraestrutura de saneamento ambiental serão dadas prioridades para realizar melhorias nas Zonas de Uso Misto e Especiais de Interesse Social, devido a serem as áreas com maior ocupação e carência de

---

<sup>15</sup>Faixa 1: construção de imóveis 100% subsidiados pela União e atende famílias de renda mais baixa, com rendimentos de até R\$ 1,8 mil. Essas famílias recebem descontos de até 90% do valor do imóvel.

serviços públicos, respectivamente. As principais problemáticas a serem enfrentadas são quanto a extinção por completo de fossas rudimentares, esgoto a céu aberto e entulhamentos de resíduos sólidos em locais inapropriados.

Elas são elencadas em parágrafo único do artigo 55 como: Programa de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário; Programa de Drenagem; Programa de Coleta e Destinação Final dos Resíduos Sólidos. Esses programas, porém, são nomeados sem que aprofundem em soluções, ferramentas, prazos e fontes de orçamento para resolução dos problemas.

O IPPUR entende que essa forma de planejamento para saneamento ambiental em que não possuem análises da real situação, em consequência, não terá também a elaboração de um plano eficaz prejudicando o desenvolvimento da cidade.

Para que a articulação entre desenvolvimento urbano e ampliação do acesso ao saneamento ambiental se concretize, entre as ações necessárias a elaboração dos Planos Diretores destacam-se a elaboração de um diagnóstico dos serviços de saneamento e o levantamento das infraestruturas existentes no município [...] avaliando em que medida os serviços e infraestruturas existentes atuam como limitadores do desenvolvimento urbano e propondo programas e ações para enfrentar este problema. (IPPUR, 2011. p,128)

Ao discutir a disponibilidade de água, o PD, em seu Art.58, §1º, disserta que as redes fluviais que abastecem a região não podem ser sobrecarregadas. A construção de novas moradias e consequentemente elevação de demanda por água potável devem levar em conta o potencial de adensamento do solo da ZUM e ZEIS, avaliando se esses estão de acordo com a capacidade das respectivas bacias hidrográficas.

O sistema viário de transportes e mobilidade urbana do município é caracterizado pela circulação viária, os transportes coletivos, de carga e passageiros e a circulação de pedestres. Esse sistema tem o propósito de ser eficiente, articulado e harmonioso. Esse seria um eixo de atuação que o Plano Diretor devia priorizar, devido ao “caos” urbano gerado pelas dificuldades da má prestação dos serviços de transporte público.

Dentre as questões urbanas, a da mobilidade cresce em importância e gravidade: consome cada vez mais tempo, energia, espaço e dinheiro, compromete a saúde e a qualidade de vida nos constantes congestionamentos. A crise da mobilidade urbana resulta da opção pelo modo de transporte motorizado individual como forma privilegiada pelas políticas públicas, inclusive a industrial. (IPPUR, 2011. p, 156)

A respeito das diretrizes para o sistema viário e de transporte no município, previstos na LC 063, Art. 78, destacamos a adaptação da malha viária existente às melhorias nas condições de circulação; integração entre as diversas áreas urbanas, hierarquização das vias urbanas e integração interestadual do sistema de transportes com o Distrito Federal.

O planejamento para o sistema viário no Plano Diretor é o que apresenta maior déficit de resoluções, devido a quantidade de lacunas entre o que precisa ser feito e o que foi projetado pela lei. Os diagnósticos descritos no capítulo anterior não estão abrangidos nesse PD, pelo fato de atribuírem a responsabilidade pelo estabelecimento de estratégias ao Plano Diretor Viário Municipal. Esse que possuía prazo de um ano após a aprovação do Plano Diretor Municipal para ser elaborado, contudo, não foi cumprido o disposto do artigo 21, §9º.

Única menção de busca para resolução do problema do sistema viário, é quanto a melhorias das condições e criação de vias coletoras às margens da BR 040, uma vez que são as medidas que o município pode efetuar sem necessidade de ação do governo federal.

Desenvolver projeto urbanístico de melhorias viárias e solução de conflitos decorrentes das interseções, cruzamentos, passagens e transposições dos sistemas rodoviário e ferroviário, em especial a implementação de via auxiliar ao longo BR-040, buscando parcerias para viabilizar a sua implementação. (Art. 21, XIX, LC063)

### ***c) Sistema de gestão e Participação democrática.***

A inclusão dos habitantes na discussão do planejamento territorial, é uma forma de inseri-los na organização do espaço em que vivem, onde sofrem influência direta e ao mesmo tempo influenciam, ao agirem respaldados pelo direito de propriedade da forma que lhes sejam convenientes, sem muitas vezes se ater as funções sociais urbana.



Essa aproximação dos cidadãos das instâncias de poder, vem incluso nos princípios fundamentais da Constituição Federal de 88, ampliando dessa forma as condições para participação do povo e estabelecendo duas frentes de democracia, representativa e direta.

Uma ressalva é posta a esse tipo de democracia, pois apesar de criarem esses dispositivos de participação popular, ela é ainda hoje muito superficial, como explica Observatório das Metrópoles – IPPUR:

a diretriz que visa garantir a participação da sociedade na elaboração e implementação das políticas públicas, prevista na Constituição. Ainda é frágil e incompleta tendo em vista que apesar de centenas de municípios experimentarem processos inovadores de participação, a difusão de mecanismos de participação, na maioria das vezes, ficou restrita a instituição de conselhos de políticas públicas e a realização de conferências setoriais com diferentes intervalos. (IPPUR, 2011. p, 255,256)

O Plano Diretor de Valparaíso estipula em seus princípios fundamentais a participação popular no processo de planejamento municipal, que a partir dele se consolidará o exercício direto à cidadania. (Art.3, V e art.6. LC063)

É diretriz do plano o incentivo a participação da comunidade e de suas entidades representativas no estudo, encaminhamento e solução dos problemas, planos, programas e projetos. (LC 063, Art. 14)

As disposições presentes no Plano Diretor de Valparaíso de Goiás sobre a importância da participação popular não se traduzem em um efeito real, mesmo na construção do próprio plano. Antes mesmo de serem conclamadas conferências e debates abertos com chamada pública para discussão de políticas setoriais, como habitação, saneamento e transportes, os planos já tinham sido elaborados, sobrando à população aceitar e aguardar por mudanças que foram planejadas sem a opinião de quem vivência diariamente as necessidades, dessa forma seriam os mais indicados a propor demandas.

A LC 063 em seu artigo 29, garante a obrigatoriedade da criação de espaços efetivos para participação da sociedade, incentivando a discussão e definição de políticas públicas, bem como acompanhamento e controle de sua execução.

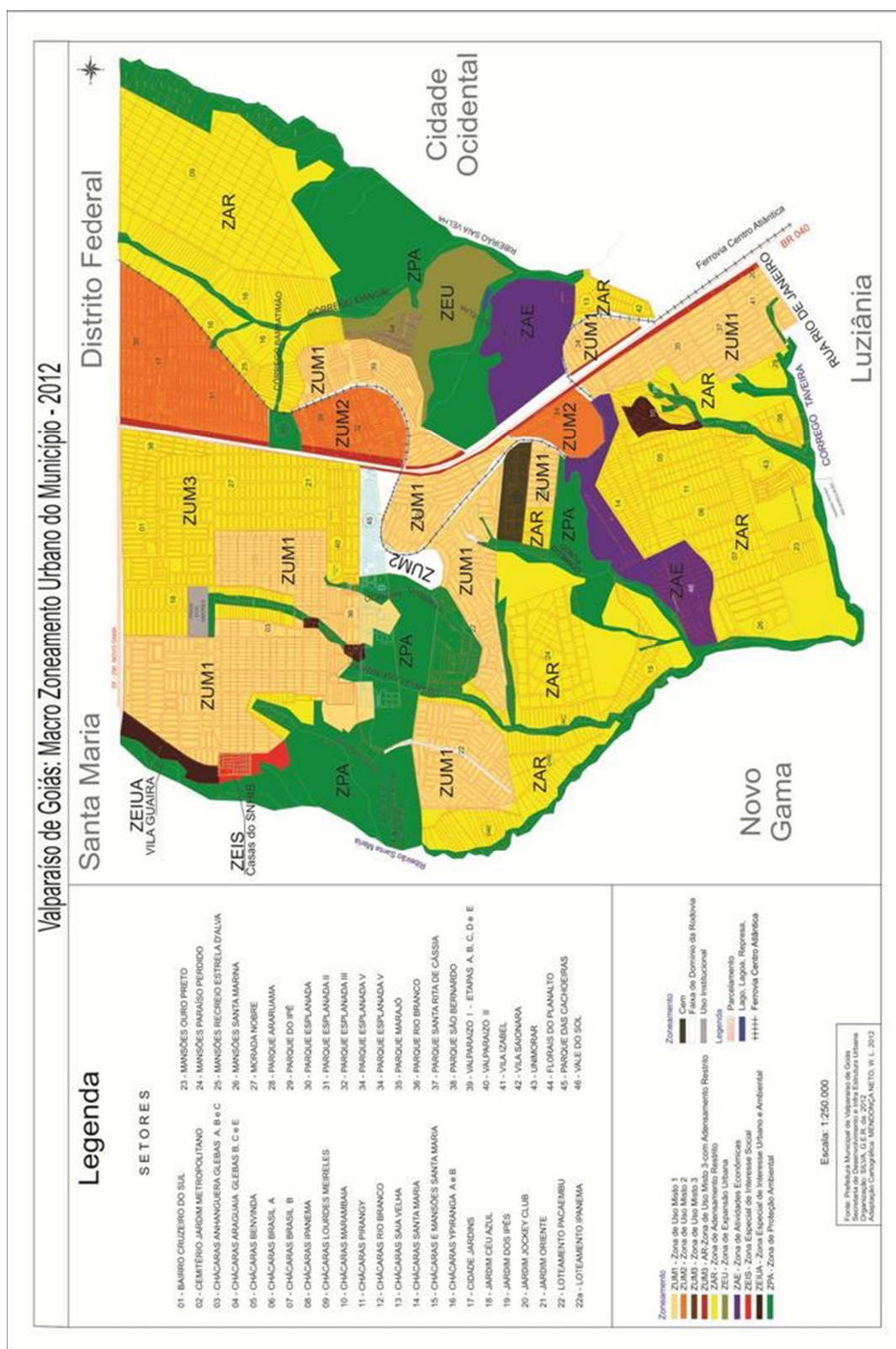
A criação do Conselho da Cidade é de fundamental importância para garantir a participação dos diversos segmentos da sociedade na elaboração e implementação das políticas urbanas. (IPPUR, 2011)

O Conselho da Cidade do município de Valparaíso de Goiás foi instituído por Lei nº 918 de 4 de maio de 2012, possuindo última alteração da composição dos membros no Decreto nº 81 de 23 de fevereiro de 2015, esse que está compondo representantes que não fazem parte mais dos diversos órgãos, associações e poderes público.

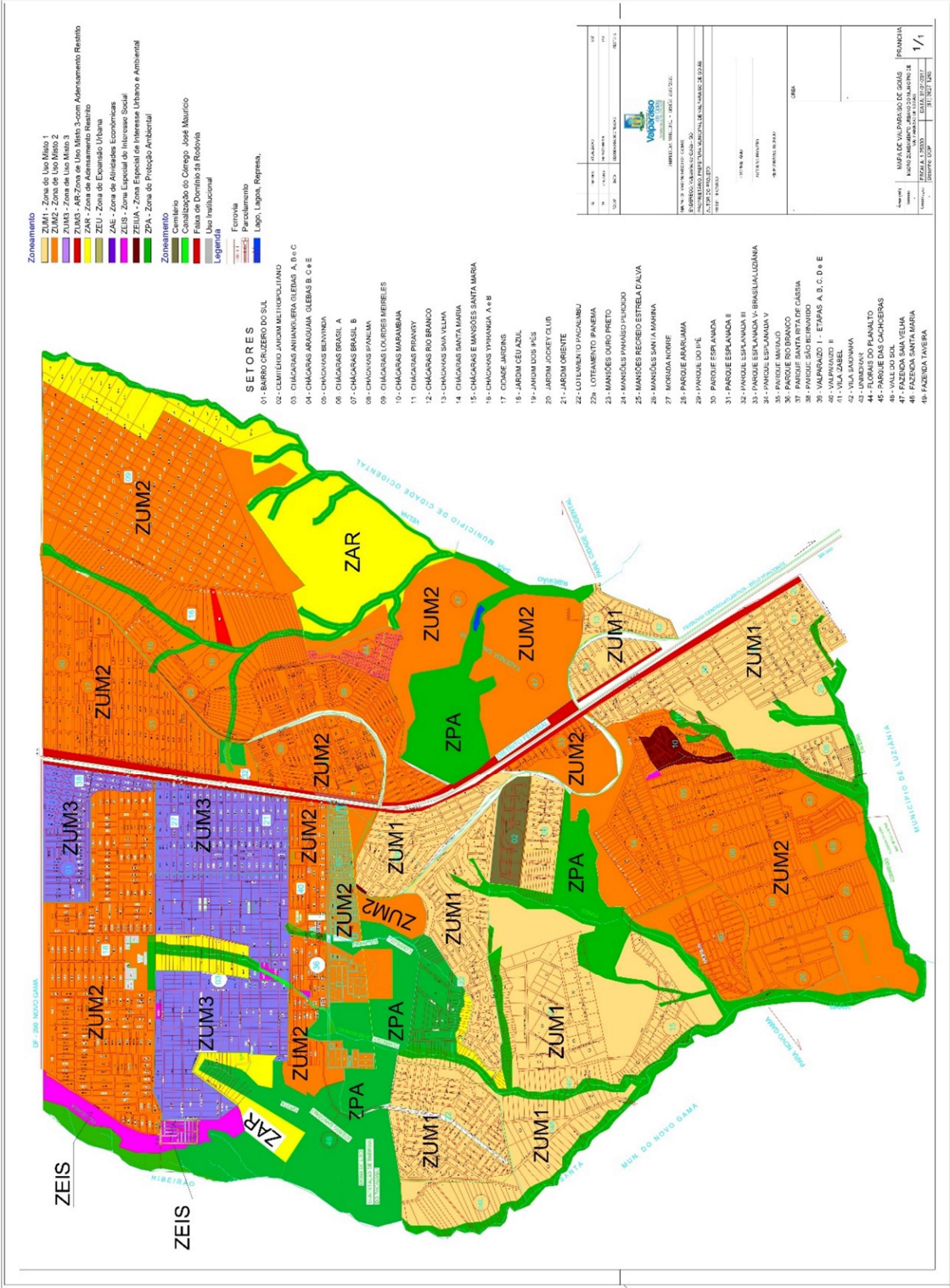
O caso mais evidente é do atual prefeito municipal Pábio Mossoró, disposto no Decreto como então representante do poder legislativo no Conselho. A desatualização demonstra a ineficiência de funcionamento desse instrumento e total ausência de participação popular democrática no planejamento urbano do município.

A gestão orçamentária municipal é citada apenas na associação entre a necessidade de recursos para os planos, programas, projetos e atividades estarem inseridas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e no Orçamento Anual.

Mapa 2: Macrozoneamento urbano Valparaíso de Goiás - 2012



Mapa 3: Macrozoneamento urbano Valparaíso de Goiás – 2017



## **CAPÍTULO 4 – RESULTADOS DE ANÁLISE DO PLANO DIRETOR DE VALPARAÍSO DE GOIÁS**

O município, apesar de seus vinte e quatro anos de sua emancipação, apresenta dinâmica urbana comparada a grandes municípios centenários do país. Seu crescimento alavancado pela influência direta do planejamento estatal nacional adaptou-se às pressas, em relação as demandas que ocorriam com velocidade cada vez maior. O planejamento urbano se fez necessário não só para resolver problemas existentes, mas para projetar e ambicionar um desenvolvimento futuro para a cidade. Ele que se situa em uma região de muita atratividade, com consequente valorização do solo, e com periferia goiana sul do Distrito Federal, vem a ser o destino de muitas famílias com um padrão de vida mais baixo, porém que buscam se manter próximas à capital federal, como visto no primeiro capítulo.

O estabelecimento de princípios básicos para a política urbana na Constituição Federal de 1988, juntamente com as diretrizes presentes no Estatuto da cidade, do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, aparecem como maneira de apoiar os municípios em crescimento e dar-lhes autonomia para resolução de suas necessidades.

Nesse contexto, Valparaíso de Goiás – seus poderes públicos e população – ao elaborar seu Plano Diretor, tem pela primeira vez, após 24 anos de sua construção, uma grande oportunidade de planejar de maneira concreta a organização de seu território.

Delimitar demandas, elaborar projetos, especificar normas e diretrizes, constituiriam parâmetros a serem seguidos por quem usufrui desse espaço, por quem o transforma e por ele é afetado. A inexistência ou a incapacidade do planejamento, gera lacunas e vácuos de poder ideais para estimular uma ocupação desordenada, movidas por interesses particulares de empresas que enxergam no território uma oportunidade para especular e parcelar visando apenas o lucro. Em contrapartida os habitantes e o município arcam com as desvantagens sociais e dispêndios, respectivamente.

Uma representação desse fato pode ser vista nas palavras do Secretário de Habitação do município:

“Tem áreas aqui que estão verticalizando, e hoje não temos um plano de saneamento básico, e tem que estar contido dentro do plano diretor. Temos que criar regras que possa atender essa verticalização, não pode onde tem um terreno, que vai colocar 2 ou 3 mil famílias, com fossa séptica. Tem que criar um esgotamento, sistema de água, de esgoto, de piso, de adensamento. Aqui era feito de uma maneira diferente, as pessoas vinham e construíam e deixavam o problema para o município” (REIS, 12/06/2019)

A elaboração do Plano Diretor foi feita a “grosso modo” segundo o secretário, devido a obrigatoriedade dos municípios presentes nas regiões metropolitanas e com mais de vinte mil habitantes<sup>16</sup>. “Contrataram as empresas e fizeram simplesmente um Plano Diretor caótico, separaram apenas as ZUM e as ZEIS, só isso.” (REIS, 2019)

De fato, quando analisamos o Plano Diretor, verificamos que as falhas de inadequações a realidades locais, ausência de planejamento específico para cada zoneamento da cidade transformou o território nesses sete anos após a criação da lei. Os exemplos de parcelamento do solo desordenado vistos no capítulo 2, nas Chácaras Anhanguera, não era pra ter acontecido dessa forma.

No Plano Diretor 2012, as Chácaras Anhanguera foram inseridas no Zoneamento de Uso Misto 1, ou seja, foram planejadas na época para ter um Coeficiente de Aproveitamento de 1,5, característico de locais de chácaras e sítios, com moradias esparsas, porém a falta de imposições mais rígidas, delimitando sanções, estipulando condições mínimas necessárias para construções de condomínios habitacionais, fez com que todo esse bairro fosse fragmentado.

Outro condicionante imprescindível para o adensamento populacional nesse setor, como dito no capítulo anterior, foi a criação do programa governamental federal, Minha Casa Minha Vida, pois permitia a edificação de moradias voltadas para a população de baixa renda. O mercado da construção civil apoderou-se dessa política, buscou regiões pouco habitadas para construir

---

<sup>16</sup> Art.41, I, II. Lei nº10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade

grande quantidade de residências em um espaço limitado. O investimento era de risco mínimo, uma vez que o Governo Federal reduziu a alíquota de 7% do Regime Especial de Tributação da Construção Civil (RET) para 1% e arcava com as parcelas não pagas pelo inadimplente. (Ribeiro, 2009)

Esse crescimento se tornou sensível para os habitantes da região, e acabaram sofrendo uma interferência direta pelo elevado número de pessoas que passaram a competir pela demanda dos mesmos serviços. A convergência nas falas do Vereador Flávio Lopes e do líder religioso Sr. Cícero, quando questionados se esse crescimento súbito e parcelamento das Chácaras Anhanguera eram benéficos para o município, demonstram o que foi dito acima.

“Pelo andamento que tá o povo, é boa porque ninguém pode ficar na rua, tem que ficar sempre dentro de casa né, tem condição pro povo comprar casa, antes ninguém tinha dinheiro pra comprar, isso aqui tudo era verde e mato. Aqui ó, depois desse muro pra lá (Chácaras Anhanguera) era só chácara, uma casa ou duas. De vinte e cinco anos pra cá cresceu sem quantidade.” (Cícero, 2019)

“Eu digo que a cidade do Valparaíso vem crescendo muito né. A construção deu um *up* muito grande. Ela cresceu desordenadamente e a infraestrutura não acompanhou, então infelizmente isso trouxe um pouco de ‘caos’, não sei se você viu os alagamentos. Então a infraestrutura da cidade não tá comportando a população e o crescimento. Agora é a hora de dar uma paradinha e começar a investir em águas pluviais e rede de esgoto. Não adianta a cidade estar cheia, mas estar acontecendo essas catástrofes que tem aparecido. Isso reflete no dia a dia.” (LOPES, 2019)

Portanto, existe uma enorme dificuldade de controle quando são criadas situações de exceção que não se baseiam no especificado no Plano Diretor. Como observa o IPPUR (2011), a possibilidade de manipulação dos coeficientes (básico e máximo) e do potencial construtivo fora dos planos diretores é um fator crítico para avaliação do alcance dos instrumentos previstos nos próprios planos.

Em tempo, de acordo com mapa do macrozoneamento de Valparaíso de Goiás – 2017 <sup>17</sup>, o bairro das Chácaras Anhanguera possui atualmente classificação ZUM3 e ZUM2, com capacidade do Coeficiente de Aproveitamento de 3,0 e 4,0 respectivamente. Sem ter sido previsto e antes da revisão do Plano

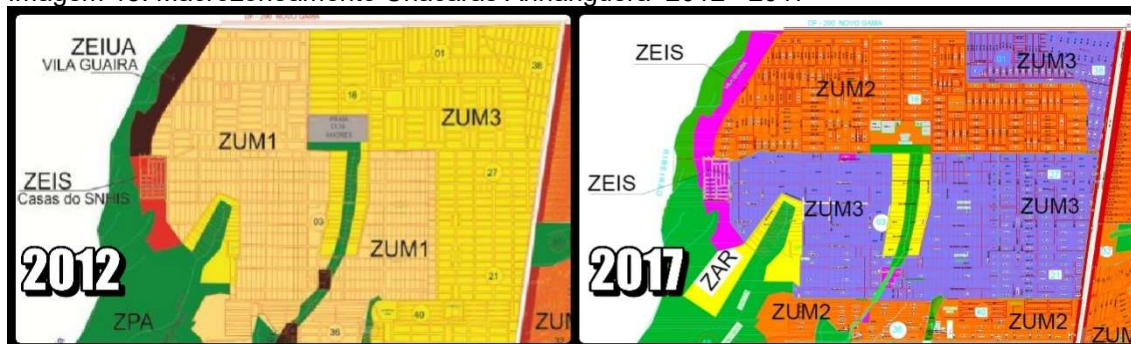
---

<sup>17</sup> Mapa fornecido pela Secretaria de Infraestrutura, Habitação e Serviços Urbanos de Valparaíso de Goiás.



Diretor, a mudança foi feita para adaptar o planejamento à realidade do município, permitindo uma maior aglomeração habitacional, tornando-o irrelevante e desconceituado.

Imagem 15: Macrozoneamento Chácaras Anhanguera 2012 - 2017



Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Habitação Valparaíso de Goiás. Org.: André Barbosa

Essa mudança também pode ser vista na região a leste da BR-040, onde se localizam as chácaras Ipanema e Ypiranga. O primeiro bairro nessa região (Parque Esplanada) era malvisto pela população, devido à sua distância dos principais equipamentos de serviço público e condições ambientais desfavoráveis à ocupação. Mais uma vez as palavras do Sr. Cícero dão uma clara amostragem de como era visto o território pelos primeiros ocupantes do município:

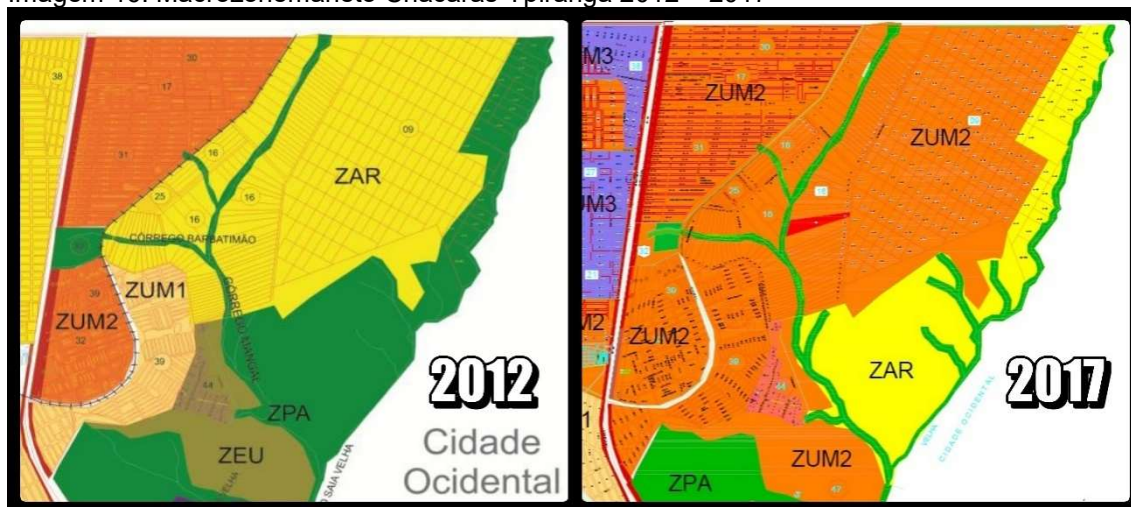
“Aquele outro Valparaíso (do outro lado da BR),” a gente falava”, os serventes e os pedreiros, onde “é” as casas Bahia, não pego um lote ali nem que me dê. Porque era cheio de água, não tinha nada na pista pro lado de lá, agora tá amontalhado de casa até lá perto da linha de trem lá pra baixo. Aí depois foi aparecer a Cidade Jardins, aí depois disso, embananou tudo, cresceu tudo de uma vez.” (Cícero, 2009)

De fato, após a construção da Cidade Jardins<sup>18</sup> (Imagem 17 e 18), essa região teve maior aparato para se desenvolver. Com a criação de escola municipal pública, batalhão da polícia militar, prefeitura e serviços de infraestrutura urbana, tornou-se mais um foco para o mercado imobiliário.

<sup>18</sup>Bairro planejado com prédios de quatro pavimentos. Aspecto de condomínios fechados que hoje são comuns na cidade.



Imagem 16: Macrozonemaneito Chácaras Ypiranga 2012 – 2017



Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Habitação Valparaíso de Goiás. Org.: André Barbosa

As mesmas adaptações no zoneamento de ocupação do solo foram feitas para esses bairros, com um agravante que onde existia uma Zona de Proteção Ambiental – ZPA, transformou-se em Zona de Adensamento Restrito – ZAR. O município está indo então na contramão do paradigma que orienta a sua ação de municipalidade, o primeiro princípio fundamental reproduzido em seu artigo 1º do Plano Diretor, o desenvolvimento sustentável.

Alguns problemas ocasionados pelo grande crescimento desordenado se tornam notórios na forma que os habitantes enxergam seu município, sendo a segurança pública ainda nos dias de hoje uma das principais reclamações.

Essas circunstâncias estão claramente demonstradas nos depoimentos dos comerciantes<sup>19</sup> quando questionados sobre quais os principais problemas da cidade que os prejudicam como empresários.

“Se eu for enumerar, segurança principalmente, iluminação. Aqui eu comprei os refletores e paguei pra instalar no poste, na parte de fora, atrás e na frente de todas academias. O que acontece? Estou sendo ameaçado deles tirarem os refletores que eu coloquei, que eu comprei, que eu paguei a instalação porque não tinha iluminação pública eficiente.” (Cláudio, 2019)

<sup>19</sup>Sr. Cláudio proprietário de academia de musculação localizada na entrada do Valparaíso 2 há vinte e cinco anos e Sra. Viviane proprietária de borracharia no bairro do Céu Azul há treze anos.

Já a Sra. Viviane (2019) foi enfática ao afirmar com uma só palavra: Segurança. Ela também falou sobre o decréscimo na qualidade do ensino.

“o colégio da gente não é muito bom pras crianças [...] Na época o estadual era até bom, era um dos melhores colégios do céu azul, em 2004 ele era até bom, aí ele continuou bom até 2005, depois disso não sei o que aconteceu, a maioria das pessoas dessa região que a gente mora não quer colocar os filhos aí.” (Viviane, 2019)

Ocorrências constantes de violência na escola, como relatou a Sra. Viviane (2019) sobre o caso recente de aluno que assassinou coordenador da Escola Estadual do Céu Azul<sup>20</sup>: “Acho que devia ter segurança nos colégios, para as crianças, ainda mais o que aconteceu nesse colégio aqui, todo mundo ficou meio naquela, meio assim”. A insegurança acaba gerando uma dificuldade de a população confiar no sistema de ensino como um todo, a vulnerabilidade a qual estão expostos os alunos dentro das escolas, acabam afastando e diminuindo as oportunidades de melhorias futuras.

Como visto no capítulo anterior, o sistema de transportes continua politicamente ausente para a população. Enquanto não é elaborado um Plano Diretor Viário Municipal, as regulamentações que serviriam para definir eixos e critérios de orientação para o transporte municipal e possível integração metropolitana com o Distrito Federal, vai aumentar a precariedade e diminuir a qualidade de vida dos cidadãos.

As linhas internas não são capazes de atender as novas demandas habitacionais, a integração interestadual dificulta a população exercer plenamente sua cidadania ao serem segregadas do espaço urbano, onde poderiam usufruir dos equipamentos de saúde, educação e lazer.

Quando questionados os representantes do poder público, sobre melhorias a serem feitas no sistema de transportes, não especificaram nenhum plano ou projeto para esse problema caótico, principalmente nos horários de pico. O vereador Flávio Lopes (2019) expressou grandes dificuldades que já passou como morador do Pacaembú, bairro periférico do município. Porém,

---

<sup>20</sup>Aluno mata, a tiros, coordenador de escola do entorno do DF. GARZON, Matheus. Jornal Metrôpoles. 30/04/2019, 16:22.

relatou que antigamente as condições ainda eram melhores que hoje: “Antes muita gente reclamava da Anapolina<sup>21</sup>, hoje muita gente sente falta. Tinha ônibus pro Gama de uma em uma hora.”

O Secretário de Infraestrutura se ateve a dizer apenas que todos os planejamentos para o transporte e sistema viário do município tem de estar contidos no Plano Diretor, para dar maior eficácia às ações:

“hoje estamos vendo aqui o governador do DF querendo colocar o trem de passageiros aqui dentro, tem que tá contido dentro do PD. Até o VLT que pode rodar aqui dentro, tem que tá contido dentro do PD. Esse esvaziamento da BR, das marginais tem que tá contido para dar sustentabilidade, desenvolvimento.” (REIS, 2019)

Alguns aspectos foram avaliados positivamente pela população, indo ao encontro com otimismo de perspectivas futuras do representante legal na câmara dos vereadores.

A saúde considerada capaz de atender a população quanto às demandas menores, tem ocasionado nos cidadãos uma satisfação em não precisarem ir ao Distrito Federal para resolver problemas básicos de saúde. Os postos de saúde distribuídos nas áreas de maior carência, exercem uma rede de influência que ultimamente tem ultrapassado os limites municipais. Já existe hoje um fluxo inverso de pessoas que procuram os serviços básicos de saúde em Valparaíso de Goiás<sup>22</sup>.

A Sra. Viviane (2019) afirma que: “melhorou mais os postos de saúde. Hospital tá mais ou menos, né, tá 100% não, mas não vou mentir que não presta. Dá pra ir lá.” O Sr. Cícero na mesma medida expõe: “Eu vou bem aqui no posto do céu azul. Se precisar ir no hospital, vou no Gama, aqui no CAIS. Não é querer falar, mas o Valparaíso de posto tá sendo muito bem atendido”.

Esse trecho demonstra que as melhorias precisam ainda ser expandidas, criando hospitais com leitos de UTI. Uma vez que não possuem atendimentos

---

<sup>21</sup> Antiga empresa autorizada a realizar serviços de transporte público interestadual Valparaíso-Distrito Federal.

<sup>22</sup> Pacientes do DF buscam atendimento em hospitais do entorno. Reportagem DF1. GLOBO. 05/04/2019

especializados e unidades intensivas, a população continua dependente do Distrito Federal para tratamentos complexos.

O governo de Goiás, juntamente com o de Valparaíso avançou na discussão da construção do Hospital de Urgências – HUGO, sendo referência para o Planalto Central nas áreas de urgência e emergência. Em 2015 foi destinado um valor para desapropriação de terreno localizado no Parque Esplanada V e em 2017 foi aprovada na câmara dos vereadores autorização para o executivo desapropriar a área em prol do Estado de Goiás. Porém, segundo vereador Flávio Lopes o que impede o prosseguimento do projeto é divergências políticas.

“A saúde daqui tá muito boa, tem muita gente vindo de várias localidades pra cá, apesar da gente não ter um hospital de UTI. Aprovamos no ano passado, desapropriamos uma área ao lado da HAVAN, mas infelizmente é questão política né, como é um projeto do estado, então o governo Marconi estava tudo certo, mas aí mudou o governo. Mas o prefeito tá vendo tudo, com o Secretário de saúde, para que o governo do estado continue, que é um hospital de UTI, o HUGO (Hospital de Urgências), um hospital metropolitano, com 200 leitos. Mas com esse governo do Caiado a gente não sabe.” (LOPES, 2019)

O segundo fator positivo, porém, já visto no capítulo 2, é o de que Valparaíso tem se tornado um centro de atratividade comercial para os municípios do entorno. A influência dele comparado à Brasília é ainda muito pequena, contudo, é um município que já exerce um direcionamento de fluxos positivos quando analisados os municípios pertencentes à AMB.

A Tabela 8, confirma que Valparaíso exerce uma alta polarização dos que declaram trabalhar lá, porém oriundos de outros municípios da AMB, o total de 20,29% dos entrevistados (PMAD-2015). De acordo com Magno (2017) isso é, provavelmente, traço do crescimento e consolidação da economia desde município, provavelmente ligado ao setor de comércio.

Tabela 8: Pessoas que trabalham no município oriundos de outro município.

Municípios	Total dos que trabalham no município	Trabalhadores oriundos do próprio município		Trabalhadores oriundos de outros municípios		Polarização
		Total	%	Total	%	
Águas Lindas de Goiás	31.525	31.066	98,54	459	1,46	Baixa
Alexânia	8.357	8.274	99,01	83	0,99	Baixa
Cidade Ocidental	12.344	11.662	94,48	682	5,52	Baixa
Cocalzinho de Goiás	4.992	4.992	100,00	-	-	Baixa
Cristalina	18.282	17.920	98,02	362	1,98	Baixa
Formosa	44.330	43.632	98,43	698	1,57	Baixa
Luziânia	49.263	47.754	96,94	1.509	3,06	Baixa
Novo Gama	16.869	16.200	96,03	669	3,97	Baixa
Padre Bernardo	6.960	6.924	99,48	36	0,52	Baixa
Planaltina	11.538	11.448	99,22	90	0,78	Baixa
Sto. Antônio do Descoberto	10.012	9.688	96,76	324	3,24	Baixa
Valparaíso de Goiás	37.980	30.272	79,71	7.708	20,29	Alta

Fonte: PMAD - Codeplan (Dados tratados por MAGNO (2017))

A forma democrática de exercício da cidadania através da participação direta, não acontece na elaboração e acompanhamento para revisão desse Plano Diretor, como já era esperado. Os entrevistados, tidos como referências de suas comunidades, nunca tiveram nenhuma experiência de participação em discussões de planejamento do próprio município. Uma vez que habitam lá desde sua emancipação, relataram que em nenhum momento houve nada próximo de tentativa governamental para chamar a população a participar da elaboração de políticas.

Isso se confirma nas falas do vereador que não tinha conhecimento da obrigatoriedade de participação populacional nos debates envolvendo a elaboração do Plano de ordenamento territorial para o município. “Isso é bem interessante, a câmara tem que dialogar com os comerciantes, com os empresários, quais anseios eles têm. Eu tenho que verificar isso inclusive.” (LOPES, 2019)

O Secretário Antônio Reis, evidencia a necessidade de uma participação maciça da população, no entanto ao advertir que o município tem muitos “provocadores de opinião”, deixa transparecer que essa chamada popular pode

dificultar na elaboração do projeto. Ressaltando que justamente a divergência de opiniões que se forma a base democrática.

“Vai ser geral, vai ter chamadas públicas, participação de todos, discussão com todos os setores. Porque não pode ser de acordo com a vontade de alguém, tem que ser um pensamento conjunto. Valparaíso tem muito provocador de opinião, vai ser uma coisa que vai atingir alguns que não vão querer, mas tem outros que tem uma visão futura, vê a oportunidade.” (REIS, 2009)

O Conselho da Cidade não atuante, e composto por pessoas próximas aos poderes públicos, dificulta uma representação da população nos debates diretos do poder. Uma vez que, quem possui as maiores influências de determinar as formas de uso do solo, que já se encontram altamente especulados, determinam o comportamento da cidade e consequentemente de seus habitantes.

Essa que é uma evidência empírica do conceito central de Santos *apud* Peres (2018) que a utilização do território pelo povo cria o espaço. O espaço é o território usado. Enquanto o território são formas, o território usado são objetos e ações: é a materialidade, expressa na configuração territorial, somada da vida que a anima.

A análise do Plano Diretor de Valparaíso de Goiás é uma demonstração clara da forma que é tratada as políticas públicas de planejamento urbano em um município. As necessidades de elaborar um plano de ordenamento territorial se tornam evidentes. O município que faz divisa com um grande polo de atração migratória nacional, sofre influências diretas desde sua criação até os dias de hoje. Um espaço produzido pela migração “forçada” de expulsão do território distrital, recebe as demandas populacionais sem um projeto que consiga atender a todos os habitantes.

A ocupação desordenada dita a paisagem do município, a imagem característica de grandes centros urbanos, se fazem ali presente. Engarrafamentos, enchentes, esgoto a céu aberto, entulhos em áreas de proteção ambiental são algumas das particularidades listadas e confirmadas por essa pesquisa.

Outras evidências de pesquisa semelhante também são verificadas por Schvasberg<sup>23</sup>:

“A falta de diálogo entre os conjuntos de núcleos urbanos que conformam um território permanente de fluxos econômicos e sociais entre si. Projetos de lei que enunciam parâmetros e concepções urbanísticas similares, operação “corte e cola”. Anúncios genéricos de intenções de integração regional no discurso dos Planos – vazios de conteúdo, estratégias, instrumentos e espacialização.” (Schvasberg, 2010. p. 263)

---

<sup>23</sup> Artigo sobre análise dos Planos Diretores de municípios da RIDE/DF – Luziânia, Formosa, Alexânia e Novo Gama e o PDOT/DF.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço urbano, como foi visto durante toda pesquisa, exerce total influência na vida dos cidadãos ali presentes. Esses que não são meros paciente do espaço, também o influenciam, porém em uma disputa constante por poder existente em todo território. Regiões com uma valorização do solo maior, como em Valparaíso de Goiás, essa disputa será ainda mais acirrada e terá uma presença de diversos setores.

O Plano Diretor como o instrumento capaz de ordenar o território em prol de melhorias para a qualidade de vida dos habitantes, não exerce seu papel. As dimensões legislativas, com a Constituição Federal, Estatuto da Cidade e finalmente resultando no Plano Diretor, não são sentidos pela população. A credibilidade é sempre posta em questionamento, e a população consequentemente não criam esperanças de que um dia surtam resultados a partir de políticas públicas. Dessa forma, são reféns ainda da antiga forma de relação política populista em que aparecem diversos líderes em uma comunidade, cada qual com seu interesse particular, porém os que possuem um pouco de capital para influenciar e beneficiar camadas mais pobres, acabam se sobressaindo. O parcelamento quase instantâneo do solo municipal foi um claro exemplo disso.

O domínio pelas parcelas territoriais em um município que não possui grande extensão territorial, e que ao mesmo tempo existe grande procura por habitação, é uma somatória que não traz prejuízos para os detentores do poder.

Essa pesquisa será aprofundada posteriormente a partir do que encontramos em seus resultados. A ineficácia do Plano Diretor gerou uma dinâmica territorial extremamente desorganizada. O parcelamento do solo influenciado tanto pelas esferas federais quanto principalmente pela esfera municipal é o parâmetro de estudo para os próximos estudos do espaço municipal.

O planejamento urbano existente, porém, sem atuação, deverá ser confrontado diretamente em suas esferas das gestões municipais que



contribuíram para Valparaíso de Goiás alcançar um patamar caótico em pouco tempo de existência.

A participação popular, diretriz apenas figurativa nesse Plano Diretor, poderia ser o principal instrumento utilizado para reivindicação da sociedade de melhorias para seu bairro e sua cidade. A falta de divulgação e interesse do poder público de participação apenas de pessoas a eles associados dificultam a eficácia da democracia e direcionam os encaminhamentos para o que melhor lhes convém.

Em âmbito regional, a necessidade de entendimento dos governos do Distrito Federal e do Goiás, se faz urgente a cada dia que passa. A Periferia Metropolitana de Brasília sempre foi alvo de culpabilidade por parte dos dois governos. Os problemas na saúde, segurança, transportes e educação, sempre são associados a esses municípios limítrofes, em que os governos “empurram” as responsabilidades de resolução um para o outro.

O prejuízo do impedimento legal, que não foi aprovado recentemente por interesse político, da criação de uma Região Metropolitana entre Distrito Federal, os municípios goianos e mineiros sob sua influência direta, dificulta o diálogo e ação do governo municipal em procurar resoluções para problemas específicos. A única solução que lhes restam é a procura por convênios e pressões sobre as esferas estaduais, distritais e federais, na tentativa de resoluções imediatas

O planejamento urbano municipal, então no que lhe cabe diretamente, deve ser efetivo no que for estabelecido em seu Plano Diretor. Com revisão prevista para o final desse ano, seria uma única oportunidade de tentar reestabelecer as zonas prioritárias para recuperação de infraestruturas, desocupação de áreas de risco, impedimento de maior adensamento em bairros que já possuem densidades demográficas incompatíveis com uma cidade capaz de propiciar boa qualidade de vida.

A vulnerabilidade, principalmente da população jovem, pode ser combatida a partir das modificações em seu cotidiano. A melhoria de condições educacionais, verificando mais especificamente o porquê da grande evasão

escolar, e oferta de áreas de lazer e disponibilidade de centros com oferta de ações e esportes comunitários, seria uma forma de aproximar a população vulnerável de um mínimo do que a cidade pode proporcionar positivamente.

A longo prazo, o poder municipal, tanto a câmara dos vereadores quanto o poder executivo, deveriam criar instrumentos capazes de impedir que o território municipal ficasse a mercê da ação do mercado imobiliário. Esse que visando o lucro, terá ambição do parcelamento indiscriminado, sem verificar condições ali existentes e de não se preocuparem com o desenvolvimento daquelas regiões, uma vez que após serem parceladas e vendidas, não lhes sejam mais alvo de interesse.

O percurso metodológico dessa pesquisa permitiu chegar à confirmação da hipótese de que apesar de ter sido elaborado um Plano Diretor com todas as determinações estipuladas em legislação, esse não foi capaz de auxiliar no ordenamento territorial e no desenvolvimento da cidade.

Portanto, essa pesquisa evidenciou a ineficácia do Plano Diretor elaborado sem um estudo próximo às realidades locais de cada bairro, sem uma noção das principais necessidades municipais para infraestrutura, assim como a ausência da participação popular para reclamar presença de serviços públicos em seus bairros.

A elaboração do planejamento urbano, quando não é feito utilizando esses critérios acima mencionados, se transforma em apenas mais uma ferramenta dentre várias existentes, que ao invés de contribuir para a organização da cidade, acaba lhe trazendo mais prejuízos. Foi exatamente o que nos mostraram os resultados após a aprovação do Plano Diretor de Valparaíso de Goiás em 2012.

Assim sendo, a partir da fragmentação do território municipal para responder aos interesses imobiliários, outros problemas surgiram respaldados pela ausência de especificidade na legislação local que estipulassem investimentos para as novas áreas criadas. A negligência das várias gestões

municipais, continuam perpetuando o decréscimo na qualidade de vida dos cidadãos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, Heloísa Pereira Lima; ALVES, Adriana Melo. *RIDES - por que criá-las?*. In: Geografias, Artigos Científicos. Belo Horizonte. UFMG, v. 8, 87-101p. 2012.

BERGAMASCHI, Diego Lopes. *Gestão e desenvolvimento regional na ride/df: corsap-df/go como modalidade de associativismo territorial*. Brasília. Dissertação de mestrado. UNB. 2015. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/20542/1/2015\\_DiegoLopesBergamasc hi.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/20542/1/2015_DiegoLopesBergamasc hi.pdf)

BRASIL, *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*.

BRASIL. Lei Complementar Nº 163, 2018. *Inclusão de 12 novos municípios na RIDE/DF*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp163.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp163.htm). Acesso em 21/05/2019

BRASIL. Lei Complementar Nº 94, 2018. *Lei de criação da RIDE/DF*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp94.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp94.htm). Acesso em 21/05/2019.

BRASIL. Lei Nº10.257, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Estatuto da Cidade. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em 10/06/2019.

CALCAGNO, Luís; GALVÃO, Walder; STACCIARINI, Isa. *Um faroeste caboclo que não tem fim: Correio mapeia violência do Entorno*. Correio Braziliense, Brasília-DF, 20/08/2017 às 11:15, Caderno Cidades. Disponível em: [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/08/20/interna\\_cidadesdf,619107/a-violencia-no-entorno-do-df-luziania.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/08/20/interna_cidadesdf,619107/a-violencia-no-entorno-do-df-luziania.shtml) Acesso em 17/06/2019.

CAPACIDADES. *Programa Nacional de Capacitação das Cidades*. Brasil. Disponível em: [http://sinop.unemat.br/site\\_antigo/prof/foto\\_p\\_downloads/fot\\_12285abtigo\\_hist\\_plan\\_by\\_pdf\\_artigo\\_hist\\_plan\\_BR.pdf](http://sinop.unemat.br/site_antigo/prof/foto_p_downloads/fot_12285abtigo_hist_plan_by_pdf_artigo_hist_plan_BR.pdf). Acesso em 16/06/2019.

CARLOS, Marcelo. *Governo de Valparaíso trata de construção de Hospital de Urgências – HUGO*. Portal do Governo de Valparaíso de Goiás, 21/02/2017. Disponível em: <http://valparaísodegoias.go.gov.br/noticia/768-governo-de-valparaíso-trata-sobre-a-construção-de-hospital-de-urgências>. Acesso em 27/06/2019.

CATALÃO, Igor de França. *Brasília: metropolização e espaço vivido – práticas espaciais e vida quotidiana na periferia goiana da metrópole*. Dissertação de Mestrado. Disponível em: [books.scielo.org/id/jbt6b/pdf/catalogo-9788579831058.pdf](http://books.scielo.org/id/jbt6b/pdf/catalogo-9788579831058.pdf).

CÍCERO. Entrevista concedida a André Barbosa de Matos. Valparaíso de Goiás-GO, 12 jun. 2019. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]. 2019.

CLÁUDIO. Entrevista concedida a André Barbosa de Matos. Valparaíso de Goiás-GO, 18 jun. 2019. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]. 2019.

CODEPLAN. NOTA TÉCNICA. *A área de influência de Brasília e proposta de ampliação da RIDE do DF e Entorno*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/%C3%81rea-de-Influ%C3%Aancia-de-Bras%C3%ADlia-e-Proposta-de-Amplia%C3%A7%C3%A3o-da-RIDE-do-DF-e-Entorno.pdf>> acesso em: 22/06/2019.

CODEPLAN. *Nota Técnica: Área de Influência de Brasília e Proposta de Ampliação da RIDE do DF e Entorno*. 2013 Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/%C3%81rea-de-Influ%C3%Aancia-de-Bras%C3%ADlia-e-Proposta-de-Amplia%C3%A7%C3%A3o-da-RIDE-do-DF-e-Entorno.pdf>>. Acesso em: 15/05/2019..

CODEPLAN. *Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios PMAD – 2013 Valparaíso de Goiás*. Brasília, 2014.

CODEPLAN. *Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios PMAD – 2015 Valparaíso de Goiás*. Brasília, 2016.

CODEPLAN. *Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios PMAD – 2017/2018 Valparaíso de Goiás. Relatório Preliminar*. Brasília, 2018.

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal. Brasília-DF, 1991.

FERMISSON, J. et al. *A influência das interações transportes-uso do solo nos padrões de mobilidade urbana: problemas e medida*. Anais do V Congresso da Geografia Portuguesa, Portugal: Territórios e Protagonista. Vol. V, Braga, Portugal. 2004.

FERREIRA, Ignez C. B. *Brasília: mitos e contradições da história de Brasília*. In: PAVIANI, Aldo ... [et al.] *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Editora UnB, 2010.

FERREIRA, Ignez C. B. *O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília*. In: PAVIANI, Aldo; et al. *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto, 1985. pp. 43-56.

FERREIRA, Ignez; PENNA, Nelba. *Território da Violência*. In: PAVIANI, Aldo; FERREIRA, Ignez Barbosa; BARRETO, Frederico Flósculo Pinheiro (Org.). *Brasília: Dimensões da Violência Urbana*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.

GARCIAS, Carlos Mello; BERNARDI, Jorge Luiz. *As funções sociais da cidade*. Artigo em Revista Direitos Fundamentais & Democracia. ISSN 1982-0496. UniBrasil. Vol. 4. Curitiba – PR, 2008.

GARZON, Matheus. *Aluno mata, a tiros, coordenador de escola do Entorno do DF*. Jornal Metrôpoles, Brasília, 30/04/2019 às 18:55. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/distrito-federal/entorno/aluno-mata-coordenador-de-escola-no-entorno-do-df>>. Acesso em 27/06/2019.

GASPARINI, Diógenes. *Aspectos jurídicos do Plano Diretor*. Revista do Curso de Direito, Universidade Metodista de São Paulo. V1, N1, 2004.

GONZÁLES, Suely Franco. *A gestão urbanística do espaço habitado: o objeto e o método no caso do Distrito Federal*, In: PAVIANI, Aldo (org). *Brasília 50 ANOS: da capital à metrópole*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010, pp. 163 a 224.

GONZÁLES, Suely Franco. *A questão urbana: Planejamento e Planos Diretores*. 16 de setembro de 2016. Disponível em: <http://www.jorgefrancisconi.com.br/2016/09/a-questao-urbana-planejamento-e-planos.html>. Acesso em 18/06/2019.

GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. *A capital do controle e da segregação social: Uma avaliação da ação governamental na área da habitação*. Brasília, Editora: Annablume, 1995.

GUIA, George Alex da. *Políticas territoriais, segregação e reprodução das desigualdades sócioespaciais no aglomerado urbano de Brasília*. Dissertação de Mestrado. Brasília/DF, 2006. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/5140/1/Versao\\_Final\\_Mestrado.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/5140/1/Versao_Final_Mestrado.pdf)  
IBGE. *Censo demográfico 2010*. Disponível em: <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)> Acesso em: 26/05/2019

IBGE. *Coleção Monografias Municipais*. 2017. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=72975&view=detalhes>>. Acesso em: 13/05/2019.

INSTITUTO TRATA BRASIL. *Ociosidade das redes de esgotamento sanitário do Brasil*. Relatório. 2015. Disponível em: <<http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/ociosidade/relatorio-completo.pdf>>. Acesso em: 26/06/2019.

IPPUR – Observatório Das Cidades. *Os planos diretores municipais pos-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas*. Orlando Alves dos Santos Junior, Daniel Todtmann Montandon (orgs.). – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

LIMA, Dominique Cortês de. *Dinâmica territorial metropolitana e planejamento urbano em municípios limítrofes do DF: os casos de Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás*. Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. 229f.

LIS, Laís. *Minha Casa Minha Vida completa 10 anos com queda nas contratações*. G1, 25/03/2019 às 05:00. Caderno Economia. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/03/25/minha-casa-minha-vida-completa-10-anos-com-queda-nas-contratacoes.ghtml>>. Acesso em: 24/06/2019.

LOPES, Carlos Thomaz G. *Planejamento, Estado e crescimento*. São Paulo: Pioneira, 1990.

LOPES, Flávio Entrevista concedida a André Barbosa de Matos. Valparaíso de Goiás-GO, 18 jun. 2019. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]. 2019.

LUFT, Rosangela M. *Questões pontuais na elaboração do plano diretos: planejamento urbano e factibilidade ética*. Revista da Faculdade de Direito, N° 18, 2010. AcademicOneFile. Acesso em: 20/06/2019.

MAGNO, Sérgio. *Expansão metropolitana de Brasília: um estudo da polarização dos municípios da Área Metropolitana de Brasília (AMB)*. XVII Enapur. São Paulo, 2017.

MARQUES, Eduardo Cesar; BICHIR, Renata Mirandola. *Estado e espaço urbano: revisitando criticamente as explicações sobre as políticas urbanas*. Rev. Sociol. Polit. Curitiba, n. 16, p. 9-28, June 2001.

MARX, K.; ENGELS, F. *Manifesto do Partido Comunista*. Estudos Avançados, v. 12, n. 34, p. 7-46, 1 dez. 1998.

MATOS, André Barbosa. *Transporte como direito à cidade ou como um instrumento de segregação sócio-espacial: um enfoque sobre a relação de valparaíso de goiás com o distrito federal*. Monografia (Geografia). Departamento de Geografia. Brasília-DF, UnB. 56p. 2009.

MATTOS, Walter. *Crescimento desordenado de Valparaíso*. Blog Walter Mattos, 2010. Disponível em: <<http://waltermattoseta.blogspot.com/2010/06/crescimento-desordenado-de-valparaíso.html>>. Acesso em: 08/06/2019.

MATTOS, Walter. *Valparaíso de Goiás de Corpo e Alma*. O resgate da história. [s.n.]. 2008.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Municipal Brasileiro*. 15ª edição. São Paulo: Malheiros, 2006. Memorial da Democracia. Disponível em: <<http://memorialdademocracia.com.br/card/construcao-de-brasil>>. Acesso em: 07/05/2019.

MIRAGAYA, Júlio. *Estratégias para o desenvolvimento sustentável de Brasília e seu entorno*. Brasília: SEBRAE/DF/GO/MG/BA, 2008.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (Org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ, 2006. P. 389-402.  
Pacientes do DF buscam atendimento em hospitais do entorno. 05/04/2019  
Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7516630/>. Acesso em: 27/06/2019.

PAVIANI, Aldo. *A Conquista da Cidade*. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 1991.

PAVIANI, Aldo. *A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial*. In: PAVIANI, Aldo ... [et al.] Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010.

PAVIANI, Aldo. *Brasília: a metrópole em crise*: Ensaios sobre urbanização. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1989. 113p. (Coleção Brasília).

PAVIANI, Aldo. *Geografia Urbana do Distrito Federal: Evolução e Tendências*. Brasília: Revista Espaço & Geografia, Vol. 10, n. 1, 2007.

PERES, Janaína Lopes Pereira et al. *O Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico-conceitual à luz do conceito miltoniano de "território usado"*. Cad. Metrop., São Paulo, v. 20, n. 41, p. 267-288, Abril. 2018.

PIB: Produto Interno Bruto da cidade de Valparaíso de Goiás. Deepask. Disponível em: <<http://www.deepask.com/goes?page=valparaíso-de-goias/GO->



Confira-o-PIB---Produto-Interno-Bruto---no-seu-município>. Acesso em: 27/06/2019

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, Antônio. Entrevista concedida a André Barbosa de Matos. Valparaíso de Goiás-GO, 12 jun. 2019. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]. 2019.

RIBEIRO, Jeferson. *Governo gastará R\$ 34 bilhões com plano de habitação*. G1, 25/03/2009 às 10:48. Caderno Economia e Negócios / Moradia. Disponível em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Economia\\_Negocios/0,,MUL1057694-9356,00-GOVERNO+GASTARA+R+BILHOES+COM+PLANO+DE+HABITACAO.html](http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL1057694-9356,00-GOVERNO+GASTARA+R+BILHOES+COM+PLANO+DE+HABITACAO.html)> Acesso em: 24/06/2019

RIBEIRO, Rômulo José da Costa. *IBEU Local: desigualdade urbana e centralidade do DF*. Observatório das Metrópoles, 04/09/213 às 16:59. Disponível em: <<http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/ibeu-local-desigualdade-urbana-e-centralidade-do-df/>> Acesso em: 16/06/2019.

RODRIGUES, Gizella. *Adiada a votação da MP que cria região metropolitana*. Agência Brasília, 24/04/2019 às 18:07. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2019/04/24/adiada-a-votacao-da-mp-que-cria-regiao-metropolitana/>>. Acesso em 21/05/2019.

ROSENDO, Nara Neves. *Análise do processo de urbanização de Valparaíso de Goiás com ênfase na questão imobiliária*. – Brasília 2014. 64p. Monografia – UnB, Departamento de Geografia, 2014.

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. *Economia espacial: críticas e alternativas*. São Paulo: EDUSP, 2011.

SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. 7. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, Milton. *O retorno do território*. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. e SILVEIRA, M. L. (orgs.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994.

SANTOS, Milton. *O território e o saber local: algumas categorias de análise*. Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 2, ago-dez, 1999.

SANTOS, Milton. *Pobreza urbana*. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo, Hucitec, 1990.

SCHVASBERG, Benny. *Do Plano Piloto a Brasília metropolitana: considerações sobre planos diretores e planejamento metropolitano*. In: PAVIANI, Aldo ... [et al.] Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010.

SILVA, E. B. B.; SILVA, G. E. R. da. *Aspectos Histórico-geográficos do município de Valparaíso de Goiás*. In: SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE VALPARAÍSO DE GOIÁS (Org.). História de Nossa Terra: Valparaíso de Goiás. Valparaíso de Goiás, 2008. 152p.

SILVA, Gilmar Elias Rodrigues da. *Valparaíso de Goiás-GO: migração e dinâmica socioespacial – 1995/2010*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, 193f. 2014.

SOUZA, Celina. *Regiões Metropolitanas: trajetórias e influência das escolhas institucionais*. In: RIBEIRO, Luiz C. Q. (Org.) Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. Rio de Janeiro: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

STEINBERGER, M. (Org.). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Paralelo 15 e LGE Editora. Brasília, 2006.

TOPALOV, C; LEME, Maria Cristina da Silva. *Saberes sobre a cidade: tempos de crise ? Espaço e Debates*[S.l: s.n.], 1991.

VALPARAÍSO DE GOIÁS. Lei Complementar nº 063, de 19 de julho de 2012. *Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Valparaíso de Goiás*. Disponível em: <[http://acessoainformacao.camaravalparaiso.go.gov.br/midias/outros/lei\\_20150922122438.pdf](http://acessoainformacao.camaravalparaiso.go.gov.br/midias/outros/lei_20150922122438.pdf)>. Acesso em: 13/05/2019

VALPARAÍSO DE GOIÁS. Lei nº 918, de 04 de maio de 2012. *Institui o Conselho da Cidade do Município de Valparaíso de Goiás*. 2012.

VESENTINI, José William. *Construção do espaço e dominação – considerações sobre Brasília*. In: Teoria e Política. São Paulo: Editora Brasil Debates, 1985. ano 2, n.7. pp.102-121.

VIVIANE. Entrevista concedida a André Barbosa de Matos. Valparaíso de Goiás-GO, 12 jun. 2019. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]. 2019.

## ANEXO

Imagem 1 – Encarte divulgação imobiliária



Fonte: Jornal de Brasília, 23/04/11

Imagem 3: Anúncios condomínios para baixa e média renda



Chácaras Anhanguera, Valparaíso de Goiás - GO

**Casa de condomínio com 2 Quartos à Venda, 57m²**

57 m² • 2 Quartos • 1 Banheiro • 1 Vaga

Casa de 2 Qts. Cond. Serra Dourada - Anhanguera B - Valparaíso de Goiás. Casa de 2 quartos, sala, cozinha, quintal cimentado, área de serviço coberta, 1 garagem, portão.

**R\$ 41.000**





**Conjunto Residencial 7 Condomínio 2 \* PARQUE CLUBE 02 \***

Conjunto Residencial 7 Condomínio - Parque das Cachoeiras, Valparaíso de Goiás

55 m² Útil • 2 Quartos • 1 Banheiro

\* eduardo nery - vende\* apartamento composto de: 02 quartos sendo um suite, sala, cozinha americana com armários, banheiro social com armário, vaga de garagem, lazer completo, guarita 24h com segurança, próximo ao shopping, fácil acesso A br. venha morar com tranquilidade...

**R\$ 180.000**  
+ R\$ 180 de condomínio

**CONTATAR**

Fonte: Imobiliária VivaReal, 2019.



Imagem 6: Foto voçoroca e entulhos em área ambiental



Fonte: Arquivo pessoal. 2019.

Imagem 7: Buracos em vias públicas Valparaíso de Goiás.

Seções

Correio Braziliense

Cidades

# Lama, poeira e alagamentos: população de Valparaíso pede socorro

Comerciantes e moradores reclamam da infraestrutura da cidade. Constantes inundações são a principal preocupação de quem passa pelo município goiano

AF

Augusto Fernandes - Especial para o Correio

postado em 21/03/2018 14:48 / atualizado em 21/03/2018 14:49

Buracos, poeira e alagamentos são problemas constantes na região

(foto: Mincirvino Junior/CB/D.A Press)

MAIS LIDAS

1

17:02 · 10/06/2019 · Compartilhe

[PCDF lança e-Identidade, aplicativo que facilita acesso a dados pessoais](#)

2

06:00 · 03/04/2019 · Compartilhe

[Rhuan Maycon, menino que foi esquartejado, teve pênis cortado há um ano](#)

3

17:49 · 22/05/2019 · Compartilhe

[Confira como emitir a nova carteira de identidade no DF](#)

4

06:00 · 10/06/2019 · Compartilhe

[Desidratados, idosos que estavam em situação de risco continuam internados](#)

5

06:00 · 10/06/2019 · Compartilhe

[Julgamento no Supremo Tribunal Federal decide reafaste de 32 categorias](#)

Fonte: Correio Braziliense. 21/03/2018.

92

Imagem 8: Alagamentos nas margens da BR-040

L1 News

Por L1 NEWS em 12/03/2019 às 18:19

## Valparaíso de Goiás registra alagamentos nas margens da BR-040

Vídeo mostra correnteza arrastando carro.  
Temporal derrubou placa do Mc'Donalds.



Fonte: L1 News. 12/03/2019.

Imagem 9: Alagamento em vários pontos de Valparaíso de Goiás.



Fonte: Metrôpoles. 27/01/2019.



Imagem 10: Pressão do Entorno na rede pública de saúde do DF.

5/04/19 às 12h30 - Atualizado em 3/05/19 às 10h35

## Um terço dos pacientes recebidos na rede pública de saúde do DF é do Entorno

COMPARTILHAR

Facebook

Twitter

*Ginecologia, Obstetrícia e Pediatria ficam com a maior parte dos atendimentos*



Foto: Matheus Oliveira/Arquivo-SESDF

Imagem 11: Violência entorno de Brasília.



Edição do dia 30/05/2011

30/05/2011 07h44 - Atualizado em 30/05/2011 08h03

## ‘Fantástico’ registra flagrantes de violência no entorno de Brasília

A região, com quatro cidades, só tem menos gente assassinada que Honduras, que no ano passado se tornou o país mais violento do mundo.



No Brasil, o índice de mortos por homicídios é de 24,5 vítimas para cada cem mil habitantes. No entorno de Brasília, as cidades de Novo Gama e Águas Lindas têm mais que o dobro desse índice.

“Os homicídios vão continuar ocorrendo. Nós vamos tentar baixar esse índice”, garante o tenente-coronel Wellington, da PM de Goiânia.

Em Luziânia, o índice é de 71,04 vítimas fatais. Em Valparaíso é a mais violenta de todas: 75,97 vítimas para cada cem mil habitantes. Com esses números, a região do entorno de Brasília só tem menos gente assassinada que Honduras, que no ano passado se tornou o país mais violento do mundo.

Fonte: G1.com (2011)

Imagem 12: Faroeste caboclo. Violência no entorno.



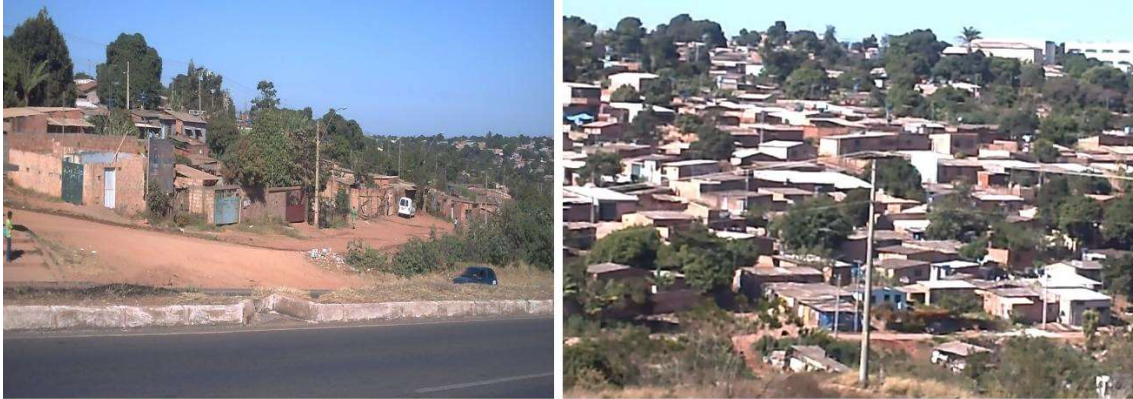
Fonte: Correio Braziliense. (2017)

Imagem 13: Aluno mata coordenador em escola Entorno do DF.



Fonte: Metrôpoles.

Imagem 14: Habitações em zonas de risco - Vila Guará



"Invasão" Vila Guará. A: Acesso à "invasão" Vila Guará pela rodovia DF-290. B: Vista parcial da "invasão" Vila Guará. Fotos: SILVA, Gilmar Elias Rodrigues da. 2010.

Imagem 17: Cidade Jardins 1995.



Cidade Jardins, um bairro também planejado, com prédios de 4 pavimentos.

Fonte: MATTOS (2008)



Imagem 18: Cidade Jardins 1995 (2).



Cidade Jardins, parecida com aquelas cidades européias, com alguns condomínios fechados, voltados a uma população com regras e limites. Ali era o Parque Esplanada II ,construído pela empreiteira AOS, uma empresa da Bahia.

Fonte: MATTOS (2008)

## **APÊNDICE**

**Sr. Cícero, 85 anos de idade**

**Líder Religioso Vale do Amanhecer**

**Morador do bairro Chácaras Anhanguera há 25 anos**

**Entrevista concedida em 12/06/2019**

1. Quando o senhor veio pro Valparaíso, já veio pra morar aqui? Como viu o crescimento da cidade

R: Quando eu vim, morei no pedregal, depois vim pra cá. Cresceu muito rápido, aquela etapa quando passa pra lá (Valparaíso 2), de cá tinha o Jardim Oriente e depois só la perto da caixa d'água, perto da garagem da Anapolina. Trabalhava lá, construindo as casa. Cresceu tudo rápido demais. Cresceu 'sem quantidade', que não dá nem pra entender a quantidade que cresceu. Há 40 anos atrás céu azul era só perto da pista, aqui não tinha nada não.

2. O vale foi construído antes da construção de Valparaíso?

R: Só tinha o Céu Azul. Isso aqui tudo era chácaras, pra chegar no Valparaíso tinha que ir pelo Jardim Oriente.

3. De que forma isso se torna bom ou ruim pra cidade?

R: Pelo andamento que tá o povo, é boa porque ninguém pode ficar na rua, tem que ficar sempre dentro de casa né, tem condição pro povo comprar casa, antes ninguém tinha dinheiro pra comprar, isso aqui tudo era verde e mato. Aqui ó, depois desse muro pra lá (Chácaras Anhanguera) era só chacara, uma casa ou duas. De 25 anos pra cá cresceu sem quantidade. Não só aqui. Ocidental, Santa Maria, Jardim Ingá, Ocidental a parte que vai pro ABC, tudo eu vi crescer.

4. O governo pode interferir para melhorar as condições da cidade?

R: Olha, pelas condições que o mundo anda, não vejo condições pra melhorar. As condições é baseada no que vem andando.

**5.** Quais seriam as principais coisas que o governo deveria fazer pra melhorar a cidade?

R: Pra cidade? Olha o asfalto em primeiro lugar, a cidade sem asfalto e cheia de buraco, é mal vista. O céu azul aqui tá bem puxado nessa parte. Arruma, 15 dias depois já tá cheio de buraco. O lugar que era pra ser mais bem asfaltado é onde o ônibus anda, avenida de ônibus, fazer uma pista pra não ter buraco. A buraqueira tá sem quantidade. O fornecimento de água agora tá normal, a vista que era, encanação daqui era muito ruim, agora tá normal, tem boas condições. Não tem o que reclamar.

Cresceu muito mais não se fala. A linha de ônibus quando dá uma chuvada, fica uma buraqueira. Dá enchente, tem dia que dá uma chuvada forte, de lá pra cá (da DF290 para o município). Mas isso aqui eu já vi há 30 e poucos anos, quando trabalhei no Valparaíso 2, era tudo barro, cansei de vim de lá, perto da caixa d'água, fui operar de hérnia, aquilo ali não tinha nem ônibus, porque não tinha cidade, tava acabando de fazer. Aí eu tinha que ir lá, tinha que pegar um outro pra chegar na BR. Aí depois deu andamento perto do Valparaíso, começou a crescer, e hoje tá sem quantidade de gente. Aquele outro Valparaíso (do outro lado da BR), a gente falava, os serventes e os pedreiros, onde é as casas Bahia, não pego um lote ali nem que me dê. Porque era cheio de água, não tinha nada na pista pro lado de lá, agora tá amontalhado de casa até lá perto da linha de trem lá pra baixo. Aí depois foi aparecer a Cidade Jardins, aí depois disso embananou tudo, cresceu tudo de uma vez. Eu passava aqui de caminhão, trabalhava aqui no Novo Gama, só tinha poeira, mato, capim, depois começaram a ... hoje tá do jeito que tá. Aí fizeram aquelas fábricas perto do chifrudo e depois pronto. Ali indo em direção ao Pedregal, sabe o que era? O primeiro Banco do Brasil, não sei nem se ainda tem.

**6.** Quanto a saúde, o senhor consegue ser atendido no município?

R: Eu vou bem aqui no posto do céu azul. Se precisar ir no hospital vou no Gama, aqui no CAIS. Não é querer falar, mas o Valparaíso de posto tá sendo muito bem atendido.

**Cláudio**

**Entrevista concedida 18/06/2019**

**Proprietário Academia de musculação Espaço Azul**

**Empresário há 25 anos em Valparaíso**

**Morador desde 1979 no bairro Valparaíso 2**

1. Como o senhor vê o crescimento urbano, na visão de morador e de empresário?

R: O que acontece, desde que começou aqui, só tinha a academia do shopping e aqui. Então nós quisemos dar prioridade pelo lado de cá (Valparaíso 2) porque não tinha nada pro lado de cá, e aí depois foram surgindo outras academias. Eu abri mais duas academias, a de mulher na Etapa A e uma na Etapa D no Valparaíso 1. Nós abrimos também o salão de festa.

2. Qual é a sua opinião sobre o crescimento da população em todos esses anos?

R: Com o plano do governo “Minha casa minha vida”, todas as chácaras Anhangueras foram desmembradas e viraram condomínios, isso trouxe uma grande quantidade de pessoas pro Valparaíso. As construtoras grandes fizeram esses prédios aqui atrás (Parque Clube)

3. O Governo deu infraestrutura suficiente para o crescimento populacional?

R: O governo é o seguinte, eles cada ano que passa exigem mais da gente, em relação a fiscalização, a fazer mais coisas e em contrapartida, da porta do comércio pra fora, não vê um retorno do governo. Segurança, iluminação, vias públicas, tudo tem deteriorado. Entra governo e sai governo e não vê melhoras.

4. Quais são os maiores problemas de infra estrutura que mais te prejudicam como empresário?

R: De infra estrutura ou a falta de? Como eu falo, pagamos altos impostos e quando precisa de alguma coisa, em todos os setores não tem um retorno. Se

eu for enumerar, segurança principalmente, iluminação. Aqui eu comprei os refletores e paguei pra instalar no poste, na parte de fora, atrás e na frente de todas academias. O que acontece? Estou sendo ameaçado deles tirarem os refletores que eu coloquei, que eu comprei, que eu paguei a instalação porque não tinha iluminação pública eficiente. Eles falaram que iriam tirar porque eu estou utilizando a energia pública, sendo que eu pago a taxa de energia. A gente tenta se precaver por um lado, ao invés de te parabenizar, eles querem te multar, te prejudicar.

5. O Plano Diretor de 2012 teve alguma mudança para desenvolvimento da cidade? Teve alguma participação da população na elaboração e revisão?

R: Não houve nenhum convite, nem mesmo divulgação. A coisa é meio desordenada. Há anos que eu vejo sobre o planejamento de um setor de oficinas, mas não sai do papel, é só no papo. Não tem um setor bancário, não tem setores, é tudo assim um aqui outro acolá, isso tudo dificulta pra própria prefeitura. Se fosse concentrado em um lugar, seria mais fácil. Tem muito planejamento, mas na prática, não tem nada.

**Vereador Flávio Lopes**

**Partido Progressista**

**Morador do Valparaíso, bairro Pacaembú, há 30 anos.**

**Entrevista concedida 18/06/2019**

1. Qual é a sua opinião sobre o crescimento da população e construção de moradias em Valparaíso de Goiás? Como a Câmara dos Vereadores pode trabalhar nessas melhorias e no planejamento urbano da cidade?

R: Eu digo que a cidade do Valparaíso vem crescendo muito né. A construção deu um UP muito grande. Ela cresceu desordenadamente e a infraestrutura não acompanhou, então infelizmente isso trouxe um pouco de 'caos', não sei se você viu os alagamentos. Então a infraestrutura da cidade não tá comportando a população e o crescimento. Agora é a hora de dar uma paradinha e começar a investir em águas pluviais e rede de esgoto. Não adianta a cidade estar cheia,

mas estar acontecendo essas catástrofes que tem aparecido. Isso reflete no dia a dia, mas com esse crescimento o comércio deu uma melhorada e tanto. É uma cidade onde não tem setor de indústrias, mas o que gira muito aqui é o comércio. Ultimamente, vê o shopping o tanto que cresceu, vem o McDonalds.

2. Em relação aos projetos da cidade, na sua opinião, qual é o mais importante para o atual momento?”

R: No setor de chácaras Anhanguera tem o PAC (Projeto de Aceleração Urbano), um projeto iniciado no final do mandato da Leda Borges. Um projeto no qual atribuirá todas as necessidades de um bairro, como por exemplo, rede de esgoto, pavimentação, rede de águas pluviais. É um projeto completo. Isso foi inserido lá. Atualmente nosso prefeito, Pábio Mossoró, deu iniciação a esse projeto, vai beneficiar todo aquele setor de chacara anhanguera, vai ser uma benfeitoria e tanto, um projeto de quase 200 milhões, aí vai solucionar o problema daquela região.

3. Quanto a participação popular para o planejamento da cidade, como a câmara pode atuar nisso?”

R: Isso é bem interessante, a câmara tem que dialogar com os comerciantes, com os empresários, quais anseios eles tem. Eu tenho que verificar isso inclusive.

4. Quais são os pontos positivos da cidade? E o que ainda deve ser feito para melhorar?”

R: Os pontos positivos, em primeiro lugar, o comércio. A própria localização, ela é uma cidade que tá tipo assim, perto de Brasília, perto de Luziânia. Creio que ela está mais tranquila em questão de segurança, a tempos atrás eu lembro colocaram até um cartaz ali, e hoje ela é bem mais segura, Graças a Deus. Os pontos que poderiam melhorar é o transporte.

5. O transporte interno ou interestadual?”

R: Os dois. No pacaembú mesmo, só Jesus. Já sofri demais, não tem transporte. Antes muita gente reclamava da Anapolina, hoje muita gente sente falta. Tinha ônibus pro Gama de uma em uma hora.

Hoje com esse governo, Valparaíso tá andando. Governo passado, a Lucimar com o PT deixou a desejar, esse novo governo não, tá começando, tá trabalhando. Tem ruas asfaltadas, reforme na ponte, como aqui ta sendo feito asfaltos também em alguns pontos, nas chácaras anhanguera.

A saúde daqui tá muito boa, tem muita gente vindo de várias localidades pra cá, apesar da gente não ter um hospital de UTI. Aprovamos no ano passado, desapropriamos uma área ao lado da HAVAN, mas infelizmente é questão política né, como é um projeto do estado, então o governo Marconi estava tudo certo, mas aí mudou o governo. Mas o prefeito tá vendo tudo, com o Secretário de saúde, para que o governo do estado continue, que é um hospital de UTI, o HUGO (Hospital de Urgências), um hospital metropolitano, com 200 leitos. Mas com esse governo do Caiado a gente não sabe.

Em relação aos pontos positivos da cidade, o comércio, localização (próxima à Brasília) e a melhoria na segurança. Mas o que deve melhorar são: transporte interno e externo (ligação com Brasília) e saúde, que apesar de ter tido uma melhora, ainda há que mudar. Várias pessoas de outras localidades indo em busca da saúde na cidade apesar de não ter uma UTI. Mas, no ano de 2018 foi aprovado um projeto para ampliar uma área ao lado da loja HAVAN, mas infelizmente é questão política, logo, o prefeito juntamente com o secretário de saúde, estão analisando essa possibilidade de criar esse hospital com aproximadamente 200 leitos.

**Sr. Antônio Reis**

**Secretário de Infra-estrutura do Município.**

**Morador no bairro Valparaíso 2**

**Entrevista concedida 12/06/2019**

1. Fale um pouco sobre o Plano Diretor de 2012”

R: Foi aprovado antes de 2012, entre 2010-2012, quando houve uma necessidade de pelo menos 70% dos planos diretores dos municípios de Goiás serem aprovados para poder conter dentro do programa nacional. Aí veio aquela febre dos municípios, mas fizeram a grosso modo. Contrataram as empresas e fizeram simplesmente um Plano Diretor caótico, separaram apenas as ZUM e as ZEIS, só isso. E depois veio a primeira reavaliação ocorreu em 2010, onde houveram modificações dentro do município além de modificações de algumas áreas, como por exemplo, construções que possuíam 3 pavimentos foram transformadas em 8 pavimentos. Porém, a minha opinião sobre o plano diretor para Valparaíso nos dias atuais, ele avança em um norte diferente. Dentro do nosso PD, nós temos que regulamentar algumas áreas, rever algumas áreas que foram colocados no PDOT pavimentos acima do que a área necessita, nós temos que regulamentar as áreas no município por bairros e criar uma disciplina de identificar o que pode ou o que não pode funcionar em certos bairros da cidade. Há hoje aqui uma discrepância muito grande, que o PD não se aplica, porque todo mundo põe, constrói e põe pra funcionar qualquer tipo de comércio em qualquer lugar e isso nós não podemos mais deixar acontecer, nós temos que disciplinar isso. Existe áreas que são unifamiliar, por exemplo de comércios e moradias, embaixo funciona um bar, uma boate, uma oficina, então precisamos definir isso. Dentro das definições do PD nós queremos também, colocar em prática os pontos de indústria de desenvolvimento do município, que precisa do setor de oficinas, atrair para o município as empresas localizadas para a gente desenvolver como uma cidade, porque hoje é tudo misturado, em todos os bairros não existe uma disciplina, em um município que hoje tem quase 200 mil habitantes, se faz urgentemente necessidade de criar esse novo padrão, aliás ele já existe, ninguém tá inventando a roda, já vimos em vários outros lugares. Existe também o pensamento nosso de dentro do PD uma oportunidade de rever o código de obras, o código de uso do solo, que dentro do PD nós podemos estar adequando a uma realidade que nós precisamos, porque hoje ele está diferente de outros lugares e está impossibilitando algumas construções, um avanço, as divisas, outros eixos, estamos querendo aproveitar esse momento e chamar a iniciativa privada, o pessoal da construção civil, os arquitetos, os



engenheiros, o pessoal do escritório de liberação de projetos, para estudar uma maneira que ela possa ser consistente e que possa atender a todos, e não só a alguns. Hoje, o plano atende a alguns, enquanto pequenos e médios construtores ficam alijados de querer, de poder construir. Temos que aprovar dentro do que existe, e a necessidade de fazer isso. Nós temos também, está bem adiantado o plano de saneamento básico, o plano de mobilidade, tudo isso nós fizemos questão para contemplar todas as necessidades do município dentro do PD. Os arruamentos aqui da cidade são ainda como era uma cidade dormitório, mas hoje já tem uma vida própria, quando foi feita a partir de Luziânia, eles não pensavam que ia crescer assim, então existe ruas que foram criadas que não eram ruas, eram fundos de lotes, e hoje são avenidas comerciais, isso dentro do PD temos que disciplinar o arruamento, o adensamento dela, a mobilidade dela, e identificar e falar o que pode funcionar ali. Esse é um município pequeno, 63 km<sup>2</sup>, mas de uma população das mais densas do estado de Goiás. Então nós estamos hoje no IBGE nos diz isso. No nosso censo da saúde aponta para 205 mil habitantes, pelo IBGE temos 154 mil, nossa diferença é grande porque o crescimento nosso é diferente de em outros municípios do país.

2. Em razão do crescimento populacional, há alguma previsão para melhorias voltada a ocupação habitacional, residencial, para os condomínios. Há algum planejamento para essa área?"

R: Isso aí, nós temos que, já foi aprovado. Hoje nós temos aprovado para o município para construção mais de 100 condomínios aprovados já dentro da divisão de obras. E que nós dessa gestão não temos como impedir. Então esses condomínios vão avançar conforme a norma vigente, para depois do PD aí sim, nós vamos impetrar as ações. Quando a gente fala do PDOT, e dessas áreas, são locais que ainda não foram aprovadas e que nós queremos criar uma disciplina nova, para que isso siga um rito, para criar uma cidade sustentável, moderna, melhor de se morar. Tem uns setores aqui, por exemplo, Luz de Meireles, pra mim, seria um local que a gente poderia estar fazendo lotes maiores, em uma área que a gente poderia tá fazendo um tipo de moradias

diferentes, com lotes maiores, setor de chácaras de 20 mil metros de chácaras, estamos reavaliando a parte fundiária para poder disciplinar, para fazer uma de 400 metros, poderia construir um edificação até com 4 pavimentos, ou que não pudesse ser inferior a 150m<sup>2</sup>, porque aí se tornaria uma área nobre da cidade, como Brasília fez com o Lago Sul, até porque o local precisa disso, pois está próximo a uns mananciais, sabemos que o nosso lençol freático é bem superficial, se for fazer uma construção com mais de 8 pavimentos, a perfuração ali não consegue suportar, então queremos evitar esses danos.

3. E quanto ao parcelamento de chácaras?”

R: O parcelamento já temos que estar dentro e dizendo que seria, por exemplo, nós não temos chacara no município, porque somos todo urbano, não temos uma área rural, nós temos lotes. Dentro desses lotes, determinando o tamanho do terreno, coibimos a condição de fazer chácaras, então a gente já teria um rito a ser seguido.

4. A revisão do PD está previsto para quando?”

R: Esse PD tem que ser feito, o prazo é até o final do ano.

5. A revisão dele estará prevista a participação popular?’

R: Vai ser geral, vai ter chamadas públicas, participação de todos, discussão com todos os setores. Porque não pode ser de acordo com a vontade de alguém, tem que ser um pensamento conjunto. Valparaíso tem muito provocador de opinião, vai ser uma coisa que vai atingir alguns que não vão querer, mas tem outros que tem uma visão futura, ve a oportunidade. Tem áreas aqui que estão verticalizando, e hoje não temos um plano de saneamento básico, e tem que estar contido dentro do plano diretor. Temos que criar regras que possa atender essa verticalização, não pode onde tem um terreno, que vai colocar 2 ou 3 mil famílias, com fossa séptica. Tem que criar um esgotamento, sistema de água, de esgoto, de piso, de adensamento. Aqui era feito de uma maneira diferente, as pessoas vinham e construíam e deixavam o problema para o município. A caixa econômica era muito culpada nisso, porque ela dizia o seguinte, ‘para você

fazer sua casa precisa de ter rua com asfalto até a parada de ônibus, água, escola, saúde', aí um camarada chegava para construir em um bairro que já tinha uma escola feita, que não dava pra atender nem aqueles existentes, aí ele chega com mais 2 mil pessoas e diz que tem escola, mas tinha que ta dentro do contingente de capacidade, aí o problema vai ficando pros municípios.

6. Qual é a sua visão sobre o plano diretor e do planejamento urbano como forma de melhoria para o município?"

R: O plano diretor é a maior ferramenta para fazer todo esse planejamento urbano de uma cidade. Nós temos muitos encontros em Brasília que é considerada a cidade do futuro, mas não tem como pensar o município como um pensamento para hoje, mas para daqui uns 20, 30 anos. Pensar com a população nossa, como nós somos vizinhos à capital, nós temos que pensar o desenvolvimento de Brasília alcança a nós, anos atrás nós só tínhamos uma BR, que era simplesmente duas vias, indo e vindo, hoje tá esse transtorno todo aqui, isso tem que estar contido no PD. Esse contingenciamento do número de pessoas, hoje estamos vendo aqui o governador do DF querendo colocar o trem de passageiros aqui dentro, tem que ta contido dentro do PD. Até o VLT que pode rodar aqui dentro, tem que tá contido dentro do PD. Esse esvaziamento da BR, das marginais tem que tá contido para dar sustentabilidade, desenvolvimento. Então o PD pra nós, ele é a ferramenta maior, até porque dentro dele tem um projeto de acessibilidade, você tem todos os projetos que precisa dentro do plano, mesmo sendo feito separado, ele tem que fazer parte do PD. Então para a minha maneira de ver é a ferramenta que temos em mão para poder disciplinar, coordenar, programar a cidade para hoje e para o futuro.

**Sra. Viviane**

**Moradora do bairro Céu Azul**

**Comerciante há 13 anos. Borracharia**

**Nascida e criada em Valparaíso há 30 anos.**

**Entrevista concedida 12/06/2019**

1. Qual é a sua visão em relação ao crescimento do Valparaíso?”

R: Deu uma melhorada, assim há pouco tempo agora. Antes eu não via limpeza na rua, agora tem as pessoas que fazem essa limpeza, melhorou mais os postos de saúde. Hospital (pausa) tá mais ou menos né, tá 100% não, mas não vou mentir que não presta. Dá pra ir lá.

2. Havia muitas casas nessa região do céu azul?”

R: Aqui quando era criança, as casas era uma aqui, outra mais distante, hoje em dia cresceu muito. Antes essa pista não era a principal, assim que eu abri meu comércio, virou principal, então aumentou os comércios, melhorou pra gente. Antes só tinha aquela principal, lá podia subir e descer, aqui também podia subir e descer, não tinha regra. Começou agora há pouco tempo. Isso melhorou muito o comércio. Porque os carros são obrigados a descer, se eles vão descer por essa rua e subir pela outra, tem que passar pela gente aqui. Melhorou bastante.

3. Quais são as principais necessidades que podem melhorar na cidade?”

R: Segurança. O colégio da gente não é muito bom pras crianças. O colégio municipal meus filhos estudam lá, eu também já estudei lá. Estudei no municipal e no estadual. Na época o estadual era até bom, era um dos melhores colégios do céu azul, em 2004 ele era até bom, aí ele continuou bom até 2005, depois disso não sei o que aconteceu, a maioria das pessoas dessa região que a gente mora não quer colocar os filhos aí. Aí coloca naquele colégio do lado do municipal, a maioria das pessoas não querem colocar seus filhos aqui nesse colégio estadual.

4. Eles conseguem ter acesso ao transporte para ir até o colégio?”

R: Praquele lado lá, não sei se seee, aliás, tem um ônibus que desce no municipal, agora pra ele eu não sei, se tem eu não sei. Mas deve ter, porque se tem pro municipal né.

5. O transporte consegue atender as suas necessidades? Tem boa circulação interna? Consegue chegar nos locais que deseja?”

R: Sim. Porque a van desce bem aqui no ponto do açai. Você pega ela aqui, vai pro Valparaíso ou for pra cima. Se for pra cima tem que pegar mais acima. Sobre o transporte até que não tenho o que reclamar não, só é mais sobre a saúde, que é muito precária, éé, a segurança como eu te falei né. Acho que devia ter segurança nos colégios, para as crianças, ainda mais o que aconteceu nesse colégio aqui, todo mundo ficou meio naquela, meio assim.

6. Como avalia que a ação do governo na cidade para seu comércio?”

R: Depois que o ônibus começou a descer que melhorou pra gente aqui, porque assim, as pessoas que vem de ônibus, aí vê os comércio. Tem pessoas aqui, por que essa borracharia é muito antiga, então, tem pessoas aqui que não sabia que existia essa borracharia e acabava indo em outros lugares, então graças a Deus já tem bastante cliente. Tem um cliente que desce pra vir pra cá.